

## DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

### I. INFORMACIÓN BÁSICA

- País: República Argentina
- Nombre de la CT: Preparación Programa de Recuperación del Ferrocarril Belgrano Sur
- Número de CT: AR-T1108
- Nombre operación vinculada: AR-L1153 (Programa de Recuperación del Ferrocarril Belgrano Sur AR-X1018 Programa de Rehabilitación de Ferrocarriles Metropolitanos)
- Número del préstamo/garantía asociado: No aplica
- Jefe de equipo/miembros: Vera Lucía Vicentini (TSP/CAR), Jefe de equipo; Juan Manuel Salvatierra (TSP/CAR), Jefe de equipo alterno; Alejandro Taddia, Nicolás Dei Castelli, Caterina Vecco y María Romero Pons (INE/TSP); Ernesto Monter y Luciano Bornholdt (VPS/ESG); Gumersindo Velázquez (PDP/CAR); Javier Cayo (LEG/SGO) y María Cecilia Ares (CSC/CAR).
- Fecha de autorización del abstracto de CT: 9 de septiembre de 2012
- Donantes que proveerán financiamiento: InfraFondo
- Beneficiario: Ministerio del Interior y Transporte (MIT)
- Organismo ejecutor y nombre de contacto: Secretaría de Transporte del MIT (ST)
- Tipo de producto de la CT:
- Financiamiento solicitado del BID: US\$1.000.000
- Contrapartida local: US\$250.000
- Período de desembolso: 24 meses
- Fecha de inicio requerido: Enero de 2013
- Tipos de consultores: Individuales y firmas
- Unidad de preparación: División de transporte (INE/TSP)
- Unidad responsable de desembolso: Representación del Banco en Argentina (CSC/CAR)
- CT incluida en la Estrategia de País (s/n): N
- CT incluida en CPD (s/n): N
- Sector Prioritario GCI-9: Infraestructura para la competitividad y el bienestar social

## II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 **Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA).** Con una población de 13 millones de habitantes<sup>1</sup>, la RMBA es el principal centro de producción y consumo, concentrando más del 40% del Producto Bruto Interno y del Producto Bruto Industrial en el 1% de la superficie del país. Por otra parte, es una de las zonas con mayor desigualdad y pobreza del país, presentando grandes requerimientos de inversión en infraestructura insatisfechos (especialmente en transporte) con significativos impactos negativos en la calidad de vida de la población de la metrópoli, en especial de los grupos de menores ingresos.
- 2.2 **Transporte de pasajeros en la RMBA.** En ella se realizan diariamente unos 22 millones de viajes, de los cuales la mitad utiliza el transporte público. Tres sistemas coexisten; i) el transporte público automotor, con aproximadamente 1.400 ramales, una extensión total de 35.000 km y una flota de aproximadamente 16.000 vehículos; ii) la red de ferrocarriles suburbanos, con 831 km y 259 estaciones, atendida por 1.350 coches; y iii) la red de subterráneos, con una longitud de 47 km y 78 estaciones, servidas por 543 coches. El sistema se completa con una flota de taxis cercana a las 40.000 unidades, 6.000 remises, y 600 vans y minibuses. La RMBA enfrenta una crisis sin precedentes en su sistema de transporte urbano. Entre 1970 y 2000 duplicó el parque automotor y éste continúa incrementándose. Por otro lado, mientras que su población se triplicó en la segunda mitad del siglo XX, el desarrollo de los sistemas de transporte masivo de alta capacidad (ferrocarril y subterráneo) estuvo virtualmente estancado, situación agravada por el progresivo deterioro de la calidad del servicio. Debido a este conjunto de factores, se redujo la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual<sup>2</sup>.
- 2.3 **Ferrocarriles Metropolitanos.** La red de ferrocarriles suburbanos de pasajeros de la RMBA cubre 831 km distribuidos en 7 líneas, de las cuales 2 están concesionadas (Metrovías S.A., línea Urquiza; Ferrovías S.A., línea Belgrano Norte) y el resto, cuyas concesiones fueron canceladas por incumplimientos severos, son operadas por cuenta y orden del Estado por la Unión de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE), en las líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur, y por la Unidad de Gestión Operativa Mitre Sarmiento (UGOMS), en las líneas Mitre y Sarmiento. Los pasajeros transportados por ferrocarril ascienden a 426 millones por año, concentrando el 12,5% de los viajes de la RMBA. Las líneas actuales no han cambiado sustancialmente en relación a la forma en que fueron diseñadas y construidas originalmente. El sistema en su conjunto se ha deteriorado progresivamente desde mediados del siglo XX debido a los históricamente bajos niveles de inversión, lo que conlleva otros problemas como la inseguridad, y la falta de confiabilidad y comodidad en el servicio.
- 2.4 **Estrategia de la República Argentina (RA).** La Secretaría de Transporte (ST) del Beneficiario orienta sus políticas en materia ferroviaria, hacia la reorganización,

<sup>1</sup> Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

<sup>2</sup> Buenos Aires presenta el mayor porcentaje (50%) de viajes en automóvil particular de la región, entre un grupo de 15 ciudades analizadas para las cuales la participación total del automóvil es menor al 30%. Fuente: Observatorio de Movilidad Urbana 2007 (CAF).

reconstrucción y modernización del Sistema Ferroviario. Para ello, ha desarrollado un Plan Estratégico (PE) ferroviario, cuyo objetivo central es reposicionar a los ferrocarriles en el sistema multimodal de transporte. Asimismo, a fines de 2011, la ST presentó el Plan Quinquenal de Transporte 2012-2016, que establece las prioridades del gobierno en el sector e incluye, entre sus objetivos, la mejora de los servicios ferroviarios metropolitanos, a fin de atraer un 40% adicional de pasajeros. En el marco del PE, la RA creó la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF), la cual tiene a su cargo, entre otros, proponer las modificaciones y ampliaciones a la red de infraestructura ferroviaria y organizar los servicios que la integran, y ha definido ejes de acción estratégicos<sup>3</sup> alineados con las líneas de acción del PE.

- 2.5 **Línea CCLIP (AR-X1018) y Primera Operación de préstamo (AR-L1153).** La atención de las necesidades de la red de ferrocarriles de la RMBA requiere de un período prolongado de implementación e inversiones continuadas que permitan lograr un impacto importante y sostenible en el desarrollo socioeconómico y la calidad de vida de la población. Por ello, se ha propuesto la creación de una Línea de Crédito – Línea CCLIP “Programa de Rehabilitación de Ferrocarriles Metropolitanos (AR-X1018)” de pasajeros en la RMBA, que es consistente con el PE (*Línea de Acción N° 3: Sistema Ferroviario de Cercanías de la Región Metropolitana de Buenos Aires*) y los ejes estratégicos de la ADIF (*Eje Estratégico N° 4: Transporte de Pasajeros en el RMBA*). El objetivo general de la Línea de Crédito es apoyar a la RA en el proceso de renovación de los ferrocarriles metropolitanos, contribuyendo a la mejora de los servicios de transporte público de la RMBA y de la calidad de vida de la población. Asimismo, la primera operación específica “Programa de Recuperación del Ferrocarril Belgrano Sur (AR-L1153)” coadyuva al objetivo general del CCLIP mediante la financiación de la renovación de la infraestructura, del material rodante y de la electrificación del servicio del Ramal G (30,3km) del Ferrocarril Belgrano Sur.

### III. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 3.1 **Objetivo.** El objetivo de esta cooperación técnica (CT) es apoyar a la RA en la preparación de la Línea CCLIP y del primer programa, a través de los estudios necesarios para evaluar: i) la factibilidad técnico y económica del programa; ii) los potenciales impactos ambientales y sociales del programa de recuperación de ferrocarriles metropolitanos de pasajeros y en especial de las obras de recuperación del ferrocarril Belgrano Sur; y iii) los temas institucionales y financieros relacionados al sector de transporte público metropolitano. Asimismo la CT contribuirá a la preparación de la documentación requerida para las licitaciones del programa.
- 3.2 **Situación.** En el Área Metropolitana, la demanda del servicio de transporte de pasajeros por el modo ferroviario es muy elevada, debido a su bajo costo por kilómetro recorrido. Sin embargo, la deficiente infraestructura actual afecta la calidad del servicio, generando la migración de pasajeros hacia otros medios de transporte motorizado. Estos problemas se acentúan significativamente en la línea Belgrano Sur, que ofrece un servicio de menor

---

<sup>3</sup> <http://www.ADIF.com.ar/html/ejes.html>

calidad que el que se puede registrar en el resto del sistema ferroviario metropolitano. La importancia de esta línea radica en su conexión entre Capital Federal y La Matanza, partido de mayor población (1.7 millones) y mayor crecimiento (~40% en la última década) en la Provincia de Buenos Aires, que presenta además el nivel socioeconómico más bajo y un índice de *Necesidades Básicas Insatisfechas* (NBI) de 16, 8%, superior al promedio de la RMBA (14,5%).

- 3.3 El primer “Programa de Recuperación del Ferrocarril Belgrano Sur (PReBS)” consiste en la recuperación y electrificación del ramal G de la Línea Ferroviaria Belgrano Sur, con 30,3km de extensión, el cual tiene cabecera en la Estación Buenos Aires en el Barrio de Pompeya, atraviesa los populosos barrios de Villa Soldati y Villa Lugano, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y luego ingresa al Partido de La Matanza en la Provincia de Buenos Aires, finalizando en la estación González Catán. El programa financiará, entre otros, la renovación de la infraestructura, del material rodante y de la tecnología del servicio (electrificación).
- 3.4 Para la preparación e implementación de la Línea CCLIP y del primer programa, se requiere de la realización de los estudios institucionales, técnicos, económicos, sociales y ambientales necesarios para: i) evaluar la factibilidad de las operaciones de financiamiento propuestas; y ii) preparar los diseños de ingeniería básica y la documentación requerida para las licitaciones del programa. Para la financiación de dichos estudios se prevé utilizar recursos del presupuesto de la ST/ADIF, recursos de la presente cooperación técnica no reembolsable y recursos de una operación individual de la Facilidad para la Preparación y Ejecución de Proyectos (FAPEP), ya solicitada por la RA, por un monto de hasta US\$1.500.000, conforme se presenta en el cuadro a continuación.

**Cuadro 1. Estudios para la preparación e implementación de la Línea CCLIP y el primer Programa**

<b>Estudios requeridos</b>	<b>Fuente de recursos prevista</b>
Estudio de demanda y factibilidad económica	CT
Estudios socio ambientales	CT
Estudio institucional, técnico y financiero del sector	CT
Estudio funcional, ferro-urbanístico	Recursos propios de la Secretaria de Transporte/ADIF
Diseños de ingeniería básica y documentos de licitación	FAPEP

- 3.5 **Justificación.** Contribuyendo a la preparación del programa, la CT se alinea con la prioridad sectorial (b) “Infraestructura para la competitividad y el bienestar social” del Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos (AB-2764), por medio de la cual se busca incrementar las inversiones en infraestructura productiva en la región para cerrar la brecha que la separa de otros mercados emergentes y asegurar el crecimiento

sostenible, y se destaca la importancia del transporte para lograr un desarrollo regional equilibrado y para romper el aislamiento geográfico de comunidades enteras. Asimismo, se alinea con la actualización de la estrategia del Banco (GN-2570), que incluye entre sus prioridades: a) crecimiento y competitividad en un contexto más favorable para la inversión y la productividad; y b) reducción de la pobreza y promoción de un desarrollo social sostenible e incluyente. La CT, en apoyo al programa, contribuirá a la mejora del transporte en la RMBA, incrementando la competitividad y favoreciendo la inclusión de los habitantes más pobres de la zona por medio de mayor accesibilidad a empleos, educación y servicios sociales<sup>4</sup>.

#### IV. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES / COMPONENTES Y PRESUPUESTO

Esta CT se desarrollará por medio de cuatro componentes:

- 4.1 **Componente 1. Estudio institucional, técnico y financiero del sector ferroviario.** Por medio de este componente se financiará el análisis de los aspectos técnicos, institucionales y financieros del sector ferroviario, en relación a los ferrocarriles de pasajeros de la RMBA. El producto será un informe conteniendo la descripción de los aspectos analizados, la identificación de posibles debilidades y riesgos para la ejecución del programa y/o el logro de los resultados esperados, y una propuesta de medidas de mitigación.
- 4.2 **Componente 2. Estudio de demanda y factibilidad económica.** Por medio de este componente se financiarán los estudios para: i) el análisis de la demanda actual del Ramal G del Ferrocarril Belgrano Sur, y las proyecciones de demanda futura; y ii) la evaluación de la factibilidad económica de la Fase 1, en base a las proyecciones realizadas y a estimaciones preliminares de los costos de las inversiones requeridas. El producto será un informe conteniendo una descripción detallada de la información de base, los supuestos utilizados y los resultados de las proyecciones de demanda, y la evaluación económica de la Fase 1, incluyendo los análisis de sensibilidad correspondientes.
- 4.3 **Componente 3. Estudios socio ambientales.** Por medio de este componente se financiará la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de la Línea de Crédito y el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del primer Programa de Recuperación del Ferrocarril Belgrano Sur. Los productos serán: i) un informe conteniendo la identificación de los posibles impactos del programa y los lineamientos para las medidas de mitigación que deberán ser adoptadas en cada una de las operaciones específicas asociadas a la Línea de Crédito; y ii) un informe analizando los impactos y las medidas de mitigación específicas correspondientes a la ejecución del referido primer programa.

---

<sup>4</sup> Asimismo, la CT, en apoyo al programa, favorecerá la inclusión a través del incremento de la accesibilidad, mejorará la calidad de vida de la población, e incrementará la sostenibilidad ambiental del sistema de transporte, lo cual es consistente con las prioridades previstas en la nueva estrategia propuesta para el período 2012-2015 (próxima a ser aprobada), que incluyen: (ii) inclusión social y económica de la población, particularmente de la joven; (iii) sostenibilidad urbana y mejoramiento del hábitat; y (iv) adaptación al cambio climático y mitigación.

- 4.4 **Componente 4. Inspección de estudios y auditoría.** Por medio de este componente se financiará la inspección técnica de los estudios requeridos para la preparación e implementación de la Línea CCLIP y el primer programa, conforme se presenta en el Cuadro 1, y que incluyen aquellos estudios financiados con recursos del presupuesto de la ST/ADIF, por esta CT y por la FAPEP. Asimismo, se financiará la contratación de consultores especializados para realizar la auditoría financiera de aplicación de los recursos al final del período de ejecución de la CT.
- 4.5 **Resultados esperados.** Los resultados esperados son: i) contar con información adecuada para evaluar la factibilidad del programa; y ii) contar con un buen grado de definición del proyecto y la documentación requerida para las licitaciones del programa.

#### Matriz de Resultados

Resultados estratégicos	Indicadores de producto	Valor objetivo
Estudio institucional, técnico y financiero del sector	Informe de análisis institucional, técnico y financiero del sector ferroviario	1 informe entregado
Estudio de demanda y factibilidad económica	Informe de análisis de demanda y factibilidad económica	1 informe entregado
Estudios socioambientales	Informe de EAE del programa Informe de EIA de la Fase 1	2 informes entregados

- 4.6 **Presupuesto.** El presupuesto de la CT será de US\$1.250.000, de los cuales \$1.000.000 serán provistos por el InfraFondo, y \$250.000 serán aportes de contrapartida local en especie. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro.

#### Presupuesto de la CT

Componente	Actividad	BID (InfraFondo)	Contrapartida local	Total
1. Estudio institucional, técnico y financiero del sector ferroviario	Estudio de consultoría	US\$100.000	US\$25.000	US\$125.000
2. Estudio de demanda y factibilidad económica	Estudio de consultoría	US\$400.000	US\$100.000	US\$500.000
3. Estudios socioambientales	Estudio de consultoría	US\$400.000	US\$100.000	US\$500.000
4. Inspección de estudios y auditoría	Estudio de consultoría	US\$100.000	US\$25.000	US\$125.000
<b>TOTAL</b>		<b>US\$1.000.000</b>	<b>US\$250.000</b>	<b>US\$1.250.000</b>

### V. EJECUCIÓN DE LA CT

- 5.1 **Beneficiario.** El Ministerio del Interior y Transporte (MIT) es el beneficiario de la CT. Este, a través de su Secretaría de Transporte (ST), es responsable de la elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional en materia de transporte terrestre,

aerocomercial, fluvial y marítimo y actividades portuarias y de las vías navegables, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución. Asimismo, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF) es responsable de ejecutar las políticas ferroviarias mandadas por el MIT y de administrar la infraestructura ferroviaria.

- 5.2 **Organismo Ejecutor.** El organismo ejecutor de la CT es la ST. La ADIF será el organismo técnico que apoyará a la ST, entre otros, en: i) la elaboración de los términos de referencia para la contratación de los servicios de consultoría presentados en el Cuadro 1; y ii) el seguimiento técnico de los estudios y productos contratados. Por solicitud del organismo ejecutor, el Banco se encargará de realizar la licitación y la contratación de los servicios de inspección técnica del componente 4.
- 5.3 **Período de ejecución y calendario de desembolsos.** El período de ejecución será de 18 meses y los desembolsos se realizarán en un período de 24 meses.
- 5.4 **Adquisiciones.** La contratación de los servicios de consultoría será realizada de conformidad con las Políticas para la Selección y contratación de consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-9)
- 5.5 **Seguimiento y monitoreo.** El organismo ejecutor deberá presentar al Banco informes de avance semestrales incluyendo la descripción de las actividades realizadas, productos alcanzados, programación de las actividades futuras, recursos comprometidos, plano financiero para conclusión, etc.

## VI. ASPECTOS CLAVES

- 6.1 No se anticipan riesgos significativos en la ejecución de la CT.

## VII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS

- 7.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

## VIII. ESTRATEGIA SOCIO AMBIENTALES

- 8.1 La ejecución de la presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de asistencia técnica y la elaboración de estudios. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), y debido a la naturaleza y objetivos de la CT y sus impactos y riesgos socioambientales, la clasificación de esta operación es Categoría "C". Los estudios socioambientales (Evaluación Ambiental Estratégica; Estudio de Impacto Ambiental) a ser contratados con recursos de la CT, atenderán lo dispuesto en las políticas y salvaguardias del Banco.

"2012 - Año de Homenaje al doctor D. MANUEL BELGRANO"



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Política Económica y  
Planificación del Desarrollo

NOTA DE POIC. N° 1029
CILAS: 89E49/2012



BUENOS AIRES, 1 AGO 2012

Ref: "Programa de Recuperación del Ferrocarril  
Belgrano Sur" - Proyecto de Cooperación  
Técnica.

**Informe de no objeción**

Nº	21842
Para acción de	JTS db
Copia informativa	

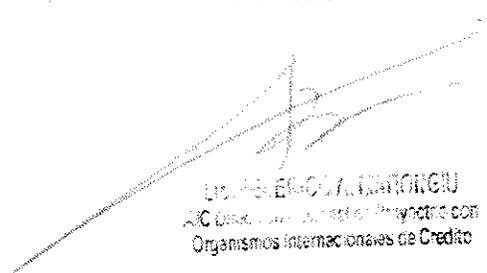
SEÑOR REPRESENTANTE:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al expediente de la referencia donde el Sr. Secretario de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte, solicita al Sr. Subsecretario de Evaluación de Proyectos con Financiamiento Externo de Jefatura de Gabinete de Ministros, Lic. Christian Asinelli, gestionar la no objeción referente a la posibilidad de recibir apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) mediante proyectos de cooperación técnica no reembolsable.

Al respecto, no teniendo esta Dirección Nacional objeciones que formular se adjunta en el expediente de la referencia copia certificada de Nota del Subsecretario de Evaluación de Proyectos con Financiamiento Externo de la Jefatura de Gabinete de Ministros, Lic. Christian Asinelli, donde se informa su no objeción a la iniciativa.

AN

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

  
LIC. ELEONORA VANTORCHI  
Jefe de la Dirección de Evaluación de Proyectos con  
Organismos Internacionales de Crédito

AL SEÑOR REPRESENTANTE  
DEL BID EN ARGENTINA  
D. JOSE LUIS LUPO  
S. / D.

"2012 - Año de Homenaje al doctor D. MANUEL BELGRANO"



Ministerio de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios  
Secretaría de Transporte

957-12

BUENOS AIRES, - 9 NOV 2012

Señor Representante  
del BID en Argentina  
Hugo Florez TIMORAN  
S. / D.

Nº	7023	9/11/12
Para acción de		JMS
Copia informativa		

Tengo el agrado de dirigirme a usted con referencia a la Cooperación Técnica denominada "Apoyo a la preparación del Programa de Recuperación del Belgrano Sur" que actualmente tramita ese Banco.

Al respecto le manifiesto el acuerdo de esta Secretaría en que el Banco contrate los servicios de inspección técnica de los demás estudios a contratar con los recursos de dicha cooperación.

Saludo a usted atentamente

  
Lic. GERARDO OTERO  
Coordinador General  
PTUMA

## PLAN DE ADQUISICIONES

<b>País:</b>	República Argentina
<b>Beneficiario:</b>	Ministerio del Interior y Transporte (MIT)
<b>Ejecutor:</b>	Secretaría de Transporte (ST), con apoyo de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF)
<b>Proyecto:</b>	Preparación Programa de Recuperación del Ferrocarril Belgrano Sur
<b>Breve descripción de los objetivos y componentes del Proyecto:</b>	El objetivo de esta cooperación técnica (CT) es apoyar a la República Argentina (RA) en la preparación del programa, a través de los estudios necesarios para: i) evaluar la factibilidad del programa y la aprobación de las operaciones de financiamiento propuestas; y ii) preparar la documentación requerida para las licitaciones del programa
<b>Fecha estimada de aprobación del Proyecto:</b>	Noviembre de 2012
<b>Fecha de firma de la Carta Convenio:</b>	Febrero de 2013
<b>Fecha estimada para el último desembolso:</b>	Febrero de 2015
<b>Dirección de la Oficina Ejecutora Responsable del Plan de Operaciones:</b>	25 de Mayo 101 (C1002ABC), Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Nº de Ref.	Descripción del Contrato y Costo Estimado de la Adquisición	Método de Adquisición <sup>1</sup>	Revisión (ex ante ó ex post)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Precalificación (Sí/No)	Estado	Comentarios
				BID%	Local/Otro %			
1	Estudio institucional, técnico y financiero del sector ferroviario (US\$100.000)	SBCC	ex ante	100%	0%	No	Pendiente	
2	Estudio de demanda y factibilidad económica (US\$400.000)	SBCC	ex ante	100%	0%	No	Pendiente	
3	Estudios socioambientales (US\$400.000)	SBCC	ex ante	100%	0%	No	Pendiente	
4	Inspección de estudios (US\$80.000)	CCIN	ex ante	100%	0%	No	Pendiente	
5	Auditoría (US\$20.000)	SBMC	ex ante	100%	0%	No	Pendiente	

<sup>1</sup> **Firmas Consultoras:** SBCC: Selección Basada en la Calidad y el Costo; SBC: Selección Basada en la Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SCC: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa.

**Consultores Individuales:** CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; CCII: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional

## SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

Project Details	<b>IDB Sector</b>	Transport-Railways
	<b>Type of Operation</b>	Other Lending or Financing Instrument
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Generic Checklist
	<b>Team Leader</b>	Vicentini, Vera Lucia (veraluciav@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Support Recovery Program Ferrocarril Belgrano Sur
	<b>Project Number</b>	AR-T1108
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	
	<b>Assessment Date</b>	2012-08-14
<b>Additional Comments</b>		

Safeguard Policy Filter Results	<b>Type of Operation</b>	Technical Cooperation	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
		The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
		If a Technical Cooperation, the operation is associated with the design and/or implementation of a major investment loan in infrastructure.	(B.04)
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
	<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	No potential issues identified	
	<b>Recommended Action:</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
<b>Additional Comments:</b>			

Assessor Details	<b>Name of person who completed screening:</b>	
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2012-08-14

## SAFEGUARD SCREENING FORM

<b>Project Details</b>	<b>IDB Sector</b>	Transport-Railways
	<b>Type of Operation</b>	Other Lending or Financing Instrument
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	Argentina
	<b>Project Status</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Generic Checklist
	<b>Team Leader</b>	Vicentini, Vera Lucia (veraluciav@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Support Recovery Program Ferrocarril Belgrano Sur
	<b>Project Number</b>	AR-T1108
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	
	<b>Assessment Date</b>	2012-08-14
	<b>Additional Comments</b>	

<b>Project Classification Summary</b>	<b>Project Category:</b> C	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
			<b>Comments:</b>
	<b>Conditions/ Recommendations</b>	<p>No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations.</p> <p>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.).</p> <p>The Project Team must send the PP (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.</p>	

<b>Summary of Impacts/Risks and Potential Solutions</b>	<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>

<b>Assessor Details</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2012-08-14

REPÚBLICA ARGENTINA  
PROYECTO: PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DEL  
FERROCARRIL "BELGRANO SUR"  
Términos de Referencia del Estudio Funcional

Segunda Versión

11 de Octubre de 2012

REPUBLICA ARGENTINA  
PROYECTO: PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DEL  
FERROCARRIL “BELGRANO SUR”

Términos de Referencia del Estudio Funcional

Contenido

- I-Introducción
- II-Alcance del Estudio
- III-Tareas Específicas
- IV-Información para realizar el Estudio
- V-Integración del Equipo de Consultores
- VI-Plazo para la realización del Estudio
- VII-Informes a presentar
- VIII-Coordinación y Supervisión del Estudio
- IX-Pagos

## REPÚBLICA ARGENTINA

### PROYECTO: PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DEL FERROCARRIL “BELGRANO SUR”

#### Términos de Referencia del Estudio Funcional

##### I-Introducción

El Gobierno de Argentina (GdeA) impulsa políticas destinadas a rehabilitar el sistema ferroviario del país y, en particular, el sistema ferroviarios de pasajeros urbanos y suburbanos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

En ese contexto, el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación se encuentra solicitando financiamiento al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para recuperar uno de los ferrocarriles del sistema ferroviario de pasajeros de la AMBA, el denominado Belgrano Sur.

El Ferrocarril Belgrano Sur posee una extensión total de 66 km y cuenta con dos ramales principales: el ramal G se extiende entre las estaciones Buenos Aires, en la ciudad de Buenos Aires, y la estación González Catán, en el Partido de La Matanza en la Provincia de Buenos Aires, a lo largo de poco menos de 31 km de vía doble. A su vez, la línea M se extiende entre las estaciones de Puente Alsina y Marinos del Crucero General Belgrano, a lo largo de 36 km.

El sistema ferroviario de la AMBA está estructurado en base a 7 líneas o empresas ferroviarias una de las cuales es, precisamente, el Belgrano Sur. Todas ellas fueron concesionadas a mediados de la década de los '90. Incumplimientos graves en el desempeño del concesionario del Belgrano Sur hizo que el GdeA rescindiera el correspondiente contrato de concesión y entregara la gestión de la línea a la denominada Unidad de Gestión Operativa de Emergencia (UGOFE) integrada por los restantes concesionarios ferroviarios de pasajeros de la región. La UGOFE actúa por cuenta y orden del GdeA.

El Belgrano Sur corre, considerando sus dos ramales y ambos sentidos, unos 160 trenes diarios por día hábil. La mayor parte de ellos pertenece a la Línea G (unos 100 trenes diarios) con frecuencias de 15-20 minutos en las horas punta.

El conjunto de las líneas ferroviarias de la AMBA movilizó, en 2010, 419 millones de pasajeros. El Belgrano Sur es, entre todos ellos, el más débil en términos de tráfico: en ese año se movilizó 12,7 millones de pasajeros. La UGOFE estima los actuales niveles de



Si bien la primera etapa de la recuperación del Ferrocarril Belgrano implica la electrificación de la Línea G a González Catán, el plan contempla que parte del material rodante de esta línea (locomotoras diesel y sus coches remolcados) pase, al concretarse su electrificación, a desempeñarse en la línea M entre Puente Alsina y Marinos del Crucero General Belgrano, fortaleciendo sus frecuencias y calidad de servicio.

Sin embargo, más allá de los problemas de oferta que actualmente posee la línea G y que habrán de modificarse sustancialmente con la electrificación, las razones de fondo por las cuales el Belgrano Sur y la línea G en particular no alcanzan niveles de demanda comparables al de otros ferrocarriles de la región que atraviesan zonas de igual densidad y composición social es que presenta graves problemas de conectividad con las áreas del micro y macro centro de la Ciudad de Buenos Aires: Estas áreas poseen una elevada concentración de servicios y comercios, de empleos y, en consecuencia, de viajes.

La línea posee, sin embargo, varias posibilidades de mejoras, si bien que con distintos horizontes temporales.

En un plazo relativamente corto de tiempo la línea H, transversal, del subterráneo (metro) de la Ciudad de Buenos Aires habrá de completar la construcción de su estación Sáenz, que se habrá de conectar con la estación del mismo nombre de la Línea G. A través de aquella, y mediante la conexión de la línea H con las líneas radiales A, B y D, los pasajeros de la Línea G podrán acceder al macro y microcentro de Buenos Aires. En la estación Sáenz también habrá de converger el Metro bus de la Zona Sur que se extiende entre la Estación Constitución y Puente La Noria.

Una acción adicional, ya de largo plazo, que contribuirá a consolidar el tráfico de la línea consiste en comunicarla con la línea C del metro y con la línea Roca. Esa acción posee alternativas: una de ellas consiste en llevar la terminal de la línea G a la actual Estación Sola de la línea Roca y construir allí un gran centro de transbordo para la interconexión de la líneas de subte C y, eventualmente, de la futura línea F, y de las líneas ferroviarias Belgrano Sur y Roca. Otra alternativa vendría dada por la prolongación de la Línea C del metro hasta la estación terminal Buenos Aires.

La línea G podrá también consolidar su demanda si, en el conjunto de obras asociada a la electrificación, incluye una relativamente menor: el traslado de la estación terminal, Buenos Aires, de su actual localización, en un lugar oscuro y descampado, unos 300 metros, hasta ubicarse sobre la avenida Vélez Sarfield, continuación de las Avenidas Callao y Entre Ríos. Al hacerlo, permitirá que sus usuarios puedan acceder a la línea de colectivos que por ella circula y a las que seguramente modificarán su recorrido al encontrar, sobre la Avenida, una terminal de trenes y una demanda fortalecida.

De una manera u otra, la idea central radica en que la potencialidad del Belgrano Sur tenderá a realizarse plenamente en la medida en que logre una plena integración intermodal con las restantes opciones de transporte público (metro, colectivos, metrobus) que se acercan o convergen a su traza.

## II- Alcance del Estudio

De manera adicional a los distintos estudios de viabilidad técnica, económica, operativa y ambiental necesarios para asegurar la conveniencia y la adecuada definición del proyecto, a ser realizados separadamente, se prevé realizar un estudio funcional de la electrificación del Ferrocarril Belgrano Sur.

Por estudio funcional se entiende aquel en el que, partiendo de las proyecciones de la demanda futura del ferrocarril electrificado, del modelo operativo con su correspondiente oferta de transporte, y de las estaciones con las características de su área de influencia directa, se analiza y define:

- La localización y el dimensionamiento futuro general de cada una de las estaciones ferroviarias, de sus áreas operativa y comerciales y de sus equipamientos, con el fin de lograr la integración entre el ferrocarril y los restantes modos de transporte (buses, peatones, bicicletas, taxis, automóviles) de manera que la experiencia del transbordo no atente contra la integración de modos y, en particular, contra los niveles de demanda dirigidos al ferrocarril. También se identificarán las áreas que sin ser de utilización inmediata, requieren ser mantenidas en reserva para una utilización futura;
- En consecuencia con lo anterior, las propuestas específicas de tratamiento a los flujos de pasajeros en las estaciones y centros de transbordo para lograr una circulación adecuada, con mínimas “resistencias” al desplazamiento;
- En función de esos resultados, y donde corresponda, el diseño, de las instalaciones y equipamientos necesarios, de todo tipo (operacionales, de apoyo, de accesos, de integración y transferencias), ya fuera de la plataforma ferroviaria, para alcanzar los fines antes mencionados;
- La estimación del monto de las inversiones necesarias para ejecutar las recomendaciones del estudio funcional en cada una de las estaciones.

## III-Tareas Específicas

El transbordo es, en los hechos, una penalidad que afecta el empleo de más de un modo de transporte público, interrumpiendo y “quebrando” los viajes reduciendo la competitividad del transporte público frente al automóvil particular. Afecta especialmente al transporte ferroviario ya que éste carece, en general, de la posibilidad de efectuar viajes “puerta a puerta”.

Un transbordo exitoso entre los distintos modos de transporte debería permitir:

- Integrar físicamente las líneas de transporte público que atraviesan una zona específica;
- Facilitar el transbordo de pasajeros desde buses, automóviles particulares, taxis, remises, y bicicletas al transporte público facilitando también su empleo por parte de los peatones;
- Posibilitar a los usuarios un intercambio que se cumpla en el menor tiempo posible y de manera segura y confortable;
- Mejorar las condiciones de trabajo de los operadores y trabajadores del transporte público.

Bajo esa perspectiva, al realizar el estudio funcional de cada una de las estaciones de la línea G los consultores deberán definir:

- Soluciones adecuadas para el conjunto del desempeño funcional de la estación ferroviaria y del centro de transbordo y, también para los desplazamientos individuales que habrán de tener lugar en los mismos;
- La integración del sistema vial y sus distintos modos, reorganizando la integración modal en área de influencia de la estación ferroviaria;
- El dimensionamiento, la implementación, la caracterización funcional y arquitectónica de las estaciones, los equipamientos asociados a la transferencia, los edificios operativos, administrativos y de mantenimiento y otro tipo de edificios e instalaciones necesarias para el adecuado desempeño funcional así como los espacios, abiertos o cerrados, destinados al ascenso y descenso de pasajeros, el estacionamiento de bicicletas y, en general, el desplazamiento seguro, con mínimas interferencias y pérdidas de tiempo, de los usuarios de las estaciones ferroviarias y los centros de transbordo;
- Las “rutas” de circulación de los flujos de pasajeros, con la correspondiente señalización que permita hacerlo de manera fluida. Su definición implica realizar los análisis cualitativos y cuantitativos necesarios, cualquiera sea la alternativa modal bajo la cual se accede a la estación ferroviaria, de acuerdo con los parámetros técnicos y legales de accesibilidad y confort aplicables;
- La ingeniería vial y de tránsito que contemple y permita la adecuada accesibilidad de vehículos y personas contemplando, de ser necesario, el rediseño de vías y sus sentidos de circulación con su correspondiente señalización;

- La señalización de toda la estación ferroviaria y del centro de transbordo, contemplando el desempeño de los restantes modos de transporte, públicos y privados.

En función de lo anterior, al realizar el estudio funcional y teniendo en cuenta los cambios en los medios de pago y, en general, las nuevas tecnologías, los consultores deberán considerar:

- La red para la circulación vehicular;
  - Calles internas y arterias externas comprendidas en un radio inmediato del Centro de Transbordo
    - Ensanches
    - Reducciones
    - Cambios de sentidos de circulación
    - Semaforización
    - Carriles exclusivos en ciertos tramos, prohibición del ingreso de automóviles en alguna arteria
    - Bicisendas o ciclovías
    - Reservas de espacios para utilizaciones futuras
- Las redes de circulación peatonal;
  - Veredas y senderos en espacios públicos. Encauzamientos.
  - Cruces Viales
  - Calles peatonales
  - Circulaciones peatonales internas
  - Escaleras fijas y mecánicas
  - Cruces a desnivel
  - Andenes
  - Pasos a distinto nivel
  - En relación a cada uno de los ítems anteriores, los accesos para discapacitados

- La estación ferroviaria;
  - Andenes
  - Servicios básicos al pasajero
  - Boleterías y otras instalaciones para el operador ferroviario
  - Baños
- La “estación” de los servicios de las líneas de colectivos y ómnibus;
  - Dársenas/paradas de las líneas de colectivos en la vía pública
  - Servicios básicos al pasajero
  - Instalaciones para los operadores (administración, control de seguridad)
- El estacionamiento de automóviles particulares y motos;
- El estacionamiento de bicicletas (guardería de bicicletas);
- El tratamiento a darle al transporte informal, en los casos que exista;
- La zona de regulación de los ómnibus fuera de servicio;
- En relación a todo lo anterior los requerimientos los requerimientos en materia de información al usuario, sanitarios, servicios de comunicación y asientos.

Adicionalmente, los consultores indicarán:

- La identificación y caracterización de los predios, adicionales a los ya existentes, que deberán ser incorporados para el adecuado desempeño funcional, indicando la modalidad para lograrlo (adquisición, expropiación, etc.);
- En relación con lo anterior, la identificación y la caracterización de las áreas y de las instalaciones con restricción de uso en función de distintas interferencias, de las normas urbanísticas o ambientales, por razones de patrimonio histórico, etc.;
- La identificación de las acciones y tramitaciones de todo tipo necesarias para permitir la ejecución de las obras previstas así como las instituciones, de distinto rango, involucradas;
- La estimación del monto de las inversiones necesarias para ejecutar las recomendaciones del estudio funcional en cada una de las estaciones.

En el caso de la terminal Buenos Aires de la Línea G, el estudio funcional será realizado para su nueva localización sobre la Avenida Vélez Sarfield, a 300 metros de su actual emplazamiento, empleando los terrenos ferroviarios disponibles.

Los resultados del estudio estarán reflejados en textos, documentos, imágenes, y diseños de arquitectura, urbanización, comunicación visual, estructuras, instalaciones, la incorporación de predios, interferencias sistemas viales y peatonales, redes de alimentación eléctrica y redes de comunicaciones, etc.

Los consultores deberán realizar todos los estudios, consultas, relevamientos, diseños, proyectos y documentos necesarios para lograr un estudio funcional de calidad.

Los resultados de los estudios deberán tener el grado de detalle suficiente como para permitir, a partir de los mismos, elaborar los correspondientes anteproyectos que permitirán realizar el llamado a licitación para la ejecución de las obras. Las distintas obras e intervenciones recomendadas serán identificadas en dos grupos. El primero de ellos corresponderá al de las obras que, por encontrarse en territorio ferroviario, serán responsabilidad de la ADIF, y deben realizarse inexcusablemente como parte de la electrificación del Belgrano Sur. El segundo de ellos corresponderá al de las obras a ser realizadas fuera del territorio ferroviario y que serían, en principio, responsabilidad de los respectivos gobiernos locales.

#### IV- Información para realizar el Estudio

Para realizar sus análisis, los consultores contarán con un estudio de demanda a ser realizado en el marco de la preparación del proyecto de electrificación de la Línea G del Ferrocarril Belgrano Sur. En caso que, por cualquier razón, esos análisis no se encuentren disponibles al momento de realizar este estudio, y en caso de no recibirse por parte del Comitente instrucciones más precisas, se considerará para el diseño de la línea una demanda de 50 millones de pasajeros anuales, nivel de demanda similar al del Ferrocarril Belgrano Norte. A efectos del análisis se tendrá en cuenta la participación de cada estación en el total movilizad.

Los consultores contarán también con un estudio que detallará el modelo operativo a implementarse con la electrificación que definirá el o los tipos de operaciones futuras, y las características y frecuencias de las operaciones ferroviarias. En caso que el estudio no se encuentre disponible al momento de realizar este estudio, y en caso de no recibirse por parte del Comitente instrucciones más precisas, se considerarán para los diseños que correspondan, 50 coches por hora, en formaciones de 6 u 8 coches.

De acuerdo a la información disponible al momento de redactar estos Términos de Referencia, la modificación más relevante a la traza de la Línea G tendrá lugar en sus primeros 800 metros al partir desde estación Buenos Aires en la que se prevé realizar su desarrollo en viaducto. De ser así, la estación Buenos Aires estaría elevada. En caso que

el diseño de ingeniería del nuevo trazado no se encuentre concluido al realizar este estudio, los consultores estarán en contacto directo con los responsables del estudio de ingeniería para confirmar o descartar la modificación mencionada. La ADIF realizará las coordinaciones pertinentes.

Los planos de cada una de las 14 estaciones de la Línea G serán provistos por la ADIF con la asistencia de la UGOFE Belgrano Sur.

La oficina del Platabamba (Planificación del Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Buenos Aires) aportará la información con que disponga en relación a los distintos modos de transporte empleados por lo usuarios del ferrocarril para acceder las distintas estaciones ferroviarias. El resto de la información necesaria para la realización del estudio será obtenida por los consultores. De resultar necesario, y cuando estén involucrados organismos, agencias o empresas públicas, la ADIF realizará sus mejores esfuerzos para colaborar en la búsqueda de la información necesaria para el adecuado completamiento del estudio.

#### V-Integración del equipo de Consultores

El equipo que tendrá a su cargo la realización del estudio estará, al menos, integrado por las siguientes especialidades, en las que se podrá contar con uno o más profesionales por especialidad para el completamiento adecuado de los estudios:

- Especialista en Centros de Transbordo de pasajeros, que actuará como Gerente de Proyecto;
- Especialista en planeamiento de transporte urbano;
- Arquitecto;
- Ingeniero vial y en tránsito;
- Especialista en aspectos ambientales;
- Especialista en aspectos comerciales y operativos de servicios ferroviarios de pasajeros en grandes ciudades.

#### VI-Plazo para la realización del Estudio

El Plazo estimado para la realización de los estudios es de 210 días corridos.

#### VII-Informes a presentar

Los informes a ser presentados a lo largo del estudio son los siguientes:

- A los 15 días de iniciadas las tareas, el Informe conteniendo el Plan de Trabajo;
- A los 30 días de iniciadas las tareas, y de manera mensual a los días 60, 90, 120 y 140 del estudio, los Informes de Avance que, de manera sintética, habrán de indicar los principales avances alcanzados, las dificultades enfrentadas y las propuestas de solución para enfrentarlas;
- A los 60 días de iniciadas las tareas el Primer Informe del Estudio conteniendo los criterios conceptuales centrales que habrán de guiar el estudio funcional;
- A los 120 días de iniciadas las tareas, el Segundo Informe del Estudio conteniendo el diseño conceptual de seis de las estaciones de menor actividad de la Línea G;
- A los 180 días de iniciadas las tareas, el Tercer Informe del Estudio conteniendo el diseño conceptual de las restantes 8 estaciones de la Línea G;
- A los 210 de iniciadas las tareas, el Informe Final, conteniendo las versiones definitivas de los distintos informes y análisis realizados.

#### VIII-Coordinación y Supervisión del Estudio

La coordinación y supervisión de las actividades del consultor dentro del marco del estudio estarán a cargo de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

La ADIF tendrá veinte días (20) calendarios para realizar observaciones a los distintos informes presentados. Transcurrido ese lapso sin observaciones, los informes se darán por aprobados.

Las observaciones que efectúe la ADIF a cualquiera de los informes presentados por los consultores deberán ser respondidas dentro de un plazo máximo de 8 (ocho) días calendarios contados a partir del día siguiente de su entrega. En caso que las respuestas a las observaciones realizadas no sean satisfactorias, la ADIF devolverá los informes las veces que fuera necesario hasta que la respuesta sea satisfactoria y el informe sea aprobado.

#### IX-Pagos

Los pagos por la prestación de los servicios mencionados serán realizados de la siguiente manera:

- Al firmarse el contrato, un anticipo del 20% del monto del contrato;
- Al aprobarse el Primer Informe del estudio, el 20% del monto del contrato;

- Al aprobarse el Segundo Informe del estudio, el 20% del monto del contrato;
- Al aprobarse el Tercer Informe del estudio, el 20% del monto del contrato;
- Al aprobarse el Informe Final estudio, el 20% del monto del contrato.