

BR-T1640

Proyecto de movilidad urbana de transporte de pasajeros sobre rieles del Estado de São Paulo, en Brasil

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	BRASIL
▪ Nombre de la CT:	Proyecto de movilidad urbana de transporte de pasajeros sobre rieles del Estado de São Paulo, en Brasil.
▪ Número de CT:	BR-T1640
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Lembo, Carolina Maria (INE/PPP) Líder del Equipo; Pacheco, Eduardo (PPP/CBR) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Santos Motta, Rita Dos (VPS/ESG); E Gava, Henrique Zanchetta (VPS/ESG); Bertolin Schetinger, Isadora (PPP/CBR); Valente Lins, Paula (PPP/CBR); Diaz Gill Virginia Maria (LEG/SGO); Novaes Mejdalani, Alexandre (PPP/CBR)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	.
▪ Beneficiario:	Brasil a través de la Companhia Paulista de Parcerias ("CPP")
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento: ¹	Fondo Global de Infraestructura(FGI)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$1,000,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Período de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	48 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	20/01/2025
▪ Tipos de consultores:	Firmas e individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/PPP-Ventanilla Única de Asociaciones Público Privadas
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/PPP-Ventanilla Única de Asociaciones Público Privadas
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	S
▪ CT incluida en CPD (s/n):	N
▪ Alineación a la Estrategia Institucional (2024-2030) – Transformación para una mayor escala e impacto	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Capacidad institucional, Estado de derecho y seguridad ciudadana; Infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva; Desarrollo productivo e innovación por medio del sector privado; Desarrollo del sector privado

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo de esta Cooperación Técnica ("CT") es apoyar el gobierno del Estado de São Paulo por medio de su Secretaria de Parcerias em Inversões (SPI) y la *Companhia Paulista de Parcerias* ("CPP") – los beneficiarios - en la ejecución de los estudios del proceso de estructuración de una Asociación Público-Privada (APP) para

¹ A pesar de que el acrónimo oficial del *Global Infrastructure Facility* es GIF, en el presente documento se empleará el acrónimo FGI para referirse a esta entidad, dado que es la sigla oficial utilizada por el BID.

construcción, operación y mantenimiento de cuatro proyectos de transporte de pasajeros sobre rieles en el estado de São Paulo (Brasil) con objetivo general maximizar la funcionalidad de las líneas de transporte de pasajeros en el Estado de São Paulo: (1) Tren Interciudades entre São Paulo y Santos (“TIC – EJE SUR”), (2) Tren Interciudades entre São Paulo y São José dos Campos (“TIC – EJE ESTE”), (3) Tren Ligero sobre Rieles de Campinas y (4) Tren Ligero de Sorocaba (“el Proyecto”), que forma parte del programa «SP nos Trilhos» del gobierno del estado de São Paulo², conforme el dispuesto en la tabla a seguir:

	Proyecto	Distancia estimada del trayecto (km)	Demanda estimada (personas)	Ciudades beneficiadas
Ferrocarriles	TIC - Eje Ferroviario Este	80 a 130	2,7 millones	4
	TIC - Eje Ferroviario Sur	80 e 130	1,8 millones	9
Tranvías	Tren Ligero Campinas	44	1,6 millones	3
	Tren Ligero Sorocaba	25	760 mil	1

2.2 Los objetivos específicos de la operación incluyen apoyar el Estado de São Paulo en la contratación de estos servicios por medio de una APP, que promueva: (i) la optimización de la calidad de las obras, (ii) técnicas de mantenimiento y operación eficaces y eficientes; (iii) la adopción de soluciones innovadoras, así como el pago al socio privado vinculado a la comprobación del desempeño contractual de acuerdo con indicadores predefinidos de calidad del servicio.

2.3 INE/PPP ha estructurado el primer Tren Interciudades (TIC) del Estado de Sao Paulo (BR-T1418), el Eje Norte que conecta Sao Paulo a Campinas y, en este proceso, se identificaron algunos retos y las soluciones correspondientes se han tomado en cuenta para este nuevo proyecto: i) contratar en una fase temprana a un consultor individual (PEC) para ayudar en las actividades de supervisión, ii) requerir en el equipo clave de la empresa consultora a un especialista en movilidad ferroviaria; iii) incluir la evaluación de los problemas del terreno en los estudios de viabilidad; iv) incluir como resultado de los estudios de viabilidad la propuesta de trazado ferroviario.

² El programa “SP Nos Trilhos”, que reúne más de 40 proyectos estatales de transporte de pasajeros y cargas por ferrocarril del Gobierno de São Paulo para la innovación en movilidad con Trenes Interciudades (TICs), Transvías/Vehículos Ligeros sobre Rieles (VLTs), trenes urbanos y metro. En total, los proyectos del programa suman inversiones estimadas en US 38.800.000 millones y más de 1.000 km de red ferroviaria.
(<https://www.saopaulo.sp.gov.br/sponoticias/ultimas-noticias/governador-apresenta-programa-sp-nos-trilhos-com-mais-de-40-projetos-ferroviarios-2/>)

- 2.4 Además, vale mencionar que el presente Proyecto forma parte de un Programa de iniciativas del Banco para mejorar las infraestructuras de transporte en el país, que incluyen APP y otros proyectos de obra pública tradicional, como los proyectos estructurados por INE/PPP, entre ellos el ya mencionado TIC Eje Norte (BR-T1418) y las redes de carreteras en Minas Gerais (RG-T3222) y en Santa Catarina (BR-R0001); y las siguientes operaciones de INE/TSP en Brasil: el Programa de Movilidad Urbana Sostenible de Santo André (3708/OC-BR), el Programa de Movilidad Urbana Sostenible de Curitiba (4958/OC-BR) y el Programa de Inversión en Carreteras del Estado de São Paulo - 3ª Fase (5764/OC-BRT). Estos Programas tienen por objetivo mejorar la calidad de los servicios de movilidad de pasajeros, aumentar la eficiencia e integración de diferentes modales y reducir accidentes. Para los programas urbanos, también se pretende contribuir a la sostenibilidad y a la reducción de emisiones. La estructuración de los proyectos también tendrá en cuenta la resiliencia climática y los componentes tecnológicos de baja emisión de carbono, con el fin de aumentar la sostenibilidad de la infraestructura. El trazado de la vía férrea se planificará teniendo en cuenta la vulnerabilidad climática y protegerá la infraestructura de corrimientos de tierra e inundaciones que interrumpirían el servicio y requerirían mayores costes de mantenimiento. De este modo, se garantiza que todas las fases posteriores a la licitación se desarrollen siguiendo rigurosas normas de sostenibilidad.
- 2.5 Finalmente, al seguir brindando apoyo a la experiencia brasileña, la presente cooperación técnica posibilitará compartir con otros países vecinos los éxitos y las lecciones aprendidas de la iniciativa. Se multiplicará el conocimiento práctico generado desde la estructuración de estos proyectos. Los proyectos consisten en la implantación de servicios de movilidad ferroviaria de pasajeros tanto en zonas con infraestructuras preexistentes que serán reutilizadas, como en la construcción de nuevos tramos, cuyo trazado implicará estudios detallados de impacto social y medioambiental. Estos estudios detallados ayudarán a construir una base de conocimientos para estructurar proyectos en zonas con poblaciones vulnerables y preocupaciones medioambientales. Los futuros proyectos podrían beneficiarse de los procesos adoptados para cumplir estrictamente las normas ESG definidas en la estructuración.
- 2.6 Además, los proyectos de esta cooperación técnica complementan las lecciones aprendidas del proyecto de estructuración del eje norte del Tren Interciudades, también realizado por el BID y licitado en febrero de 2024. La estructuración y licitación del Eje Norte proporcionó valiosas lecciones para el gobierno estatal y sus entidades, así como para las instituciones multilaterales implicadas en el proceso. Las lecciones aprendidas incluyen: (i) mejor comprensión de los costos de capital, equilibrando las necesidades de inversión con la sostenibilidad financiera; (ii) evaluación del impacto fiscal del proyecto en una fase temprana para garantizar una planificación financiera sostenible y evitar cargas fiscales inesperadas durante la ejecución; (iii) fortalecimiento de las relaciones con las partes interesadas del gobierno; (iv) la necesidad de un proceso de licitación justo y transparente que sea compatible con las limitaciones de tiempo de los inversores.
- 2.7 La CT es consistente con la Estrategia Institucional del Grupo BID – Transformación para una Mayor Escala e Impacto (GN-3159-12) - y se alinea con el objetivo estratégico de (i) abordar el cambio climático, principalmente con los indicadores *“reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a fin de alcanzar cero emisiones netas para 2050”* (indicador 13.2.2 de los ODS). Esto se logra al apoyar un medio de transporte que pueda trasladar un gran volumen de pasajeros, con un

impacto significativamente menor en términos de emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con los métodos actualmente utilizados. La CT también se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) Infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva, una vez que el Proyecto tiene repercusiones positivas directas en la prestación de servicios asequibles a los usuarios, además de crear incentivos para la construcción de infraestructuras resilientes y sostenibles mediante la promoción de soluciones tecnológicas innovadoras; y (ii) Desarrollo productivo e innovación por medio del sector privado, una vez que la estructuración de APP para desarrollar los proyectos de movilidad permitirá desplegar rápidamente soluciones eficientes e innovadoras para el transporte de personas, aprovechando la experiencia del sector privado en este tipo de servicios; y (iii) Biodiversidad, capital natural y acción por el clima, al promover la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, en conformidad con el Acuerdo de París, y favorecer la adaptación y transición hacia medios de transporte de pasajeros más sostenibles en São Paulo. La CT está igualmente alineada con la Estrategia de País del Grupo BID en Brasil (GN-3243-3), especialmente con el tercer pilar, “impulsar una nueva agenda social para promover la prosperidad y la inclusión”, al contribuir a la movilidad urbana entre regiones productivas clave del estado de São Paulo, beneficiando el flujo de trabajadores y servicios, y reduciendo el tiempo y costo de viaje para los pasajeros. En este pilar, los proyectos están alineados a los ítems 2.32 (“Las APP pueden ser una poderosa herramienta para involucrar más al sector privado en el desarrollo nacional”) y 2.39 (“Impulsar el crecimiento de la infraestructura potenciando la inversión privada”) por medio de la participación privada en los proyectos. Además, los proyectos también se alinean al ítem 2.35 (“La baja calidad de la infraestructura de transporte y logística plantea importantes obstáculos al crecimiento y la productividad”), a través de la integración física entre regiones estratégicas del Estado de São Paulo, lo que permite ampliar las sinergias de servicios y mano de obra, sin impactar negativamente el espacio fiscal del gobierno y manteniendo su deuda en niveles sostenibles.

2.8 La TC también está alineada al marco sectorial de transporte del BID (GN-2740-12) en sus líneas de acción 1 (“Promover la movilidad de pasajeros urbana e interurbana eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad”) y 2 (“Mejorar el desempeño logístico de ALC, promoviendo el desarrollo de servicios logísticos eficientes y sostenibles”).

2.9 Los proyectos desarrollados por medio de esta cooperación están también alineados con las áreas temáticas focales del Fondo Global de Infraestructura (“FGI”) – que aportará recursos al proyecto: (i) Conectividad y integración y (ii) *Climate Smart*. Como se ha mencionado anteriormente, se espera que el proyecto mejore la conectividad entre municipios económicamente importantes del estado de São Paulo, aumentando el intercambio de mano de obra y servicios, y reduciendo los costes de movilidad y los tiempos de viaje. Además, proyectos también proporcionarían una conexión alternativa entre ciudades que actualmente sólo están conectadas por carretera, desplazando la demanda de transporte por carretera hacia un transporte ferroviario más eficiente en términos de carbono. Como resultado, se espera que la inversión reduzca las emisiones de gases de efecto estufa.

III. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 3.1 El resultado esperado con esa CT es la estructuración de los proyectos previstos en el Componente 1:

- I. **Componente 1 – Apoyo a la estructuración de proyectos de participación privada en transportes de pasajeros sobre rieles:** El presente componente apoyará la contratación de estudios complementarios necesarios para la preparación, comunicación y estructuración de proyectos APP para la construcción, conservación y operación de redes de transporte de pasajeros, incluyendo, entre otros, estudios de viabilidad, incluso estudios de viabilidad social y ambiental. Esos proyectos serán estructurados con el apoyo de la CPP y del Estado de São Paulo. Con esos documentos elaborados y aprobados por el gobierno del estado, se espera que se llame a la licitación a la iniciativa privada y que la población tenga acceso a transporte público de alta calidad y bajo impacto climático.

- 3.2 Los recursos por el monto de US\$ 1,000,000.00 son aportados por el Fondo Global de Infraestructura, y serán distribuido según la tabla a seguir. Los recursos de la TC se desembolsarán a lo largo de 48 meses. No habrá contrapartida local.

Presupuesto Indicativo

Actividad / Componente	Tipo de contrato	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo (US\$) (FGI)	Financiamiento Total (US\$)
Componente 1	Contrato de servicio de consultoría con pago por suma alzada	Servicios de asesoramiento técnico para la elaboración de estudios previos de viabilidad, estructuración, comunicación y contratación de 4 (cuatro) proyectos de asociación público-privada para infraestructuras de transporte de pasajeros sobre rieles.	1.000.000,00	1.000.000,00
Total (US\$)			1.000.000,00	1.000.000,00

- 3.3 El presupuesto total del Proyecto será financiado por el FGI en una modalidad de recuperación contingente, en acuerdo con la Propuesta para la Participación del BID en el FGI (GN-2841).
- 3.4 La estructuración de este Proyecto contará con otras fuentes de financiación: (i) recursos de recuperación contingente de la cooperación técnica del *Korea Private Sector Development and Innovation Fund* ("KPS"), que es ejecutada por el BID,

(ATC/KS19156) por un monto de USD 1 millón y (ii) recursos de contrato de servicios de asesoría y conocimientos (“AKS”) solicitados por el Estado de São Paulo (BR-R0013), por un monto de USD 12.206.323,18. Así, esa CT complementará esos recursos e incorporará otros tipos de servicios que proveen de manera más efectiva el apoyo a estructuración del Proyecto.

IV. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 A solicitud de la Secretaria de Parcerias en Inversiones del Gobierno de Estado de São Paulo a través de la Companhia Paulista de Parcerias (el beneficiario), el BID actuará como ejecutor de la Cooperación Técnica (CT), asumiendo las siguientes responsabilidades: (i) identificar los estudios y trabajos técnicos necesarios; (ii) seleccionar y contratar a consultores para proporcionar los servicios necesarios; y (iii) gestionar la ejecución y entrega de los servicios de consultoría. De acuerdo con los ítems 2B y C del anexo II del documento OP-619-4, las contrataciones del Banco deben garantizar que sus operaciones tengan experiencia suficiente en el área del proyecto para ampliar su capacidad técnica e institucional. Este apoyo del BID al proyecto se debe al éxito de la estructuración de otros proyectos de APP en colaboración con la CPP, cuya ejecución había sido coordinada por el BID, como el TIC Eje Norte y otros proyectos actualmente en fase de estructuración. Además, la amplia disponibilidad de especialistas sectoriales permitirá transmitir conocimientos al Gobierno, en consonancia con la estrategia institucional del Grupo BID de ampliar la capacidad institucional de los países miembros y fortalecer las alianzas público-privadas.
- 4.2 El BID ejecutará y monitoreará la Cooperación Técnica (CT) a través de INE/PPP, con el apoyo de INE/TSP y de la Oficina País en Brasil. Para garantizar una adecuada coordinación con el beneficiario, se establecerán mecanismos de consulta periódicos para la revisión y validación de los productos entregables. Estos mecanismos incluirán reuniones de seguimiento y presentación de informes, donde se discutirá el avance de los estudios y se recogerá la retroalimentación del beneficiario para asegurar que los productos finales cumplan con las expectativas y necesidades. Asimismo, el BID se asegurará de que el beneficiario apruebe formalmente los productos antes de su aceptación final. Sin embargo, el BID no limitará su capacidad para gestionar la relación con los consultores ni aprobar los productos de esta CT. El monitoreo y supervisión de la CT se realizará de acuerdo con las políticas y procedimientos del BID, utilizando el Sistema de Monitoreo y Reporte de la Cooperación Técnica (TCM).
- 4.3 Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta Cooperación Técnica han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y se contratarán de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650) y (b) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo a la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices.
- 4.4 Modalidad de recuperación contingente: Esta operación ha sido diseñada como una cooperación técnica de recuperación contingente, bajo la cual el reembolso al Banco se realizará de la siguiente manera³:

³ Estas disposiciones de reembolso han sido autorizadas por el FGI y están de acuerdo con sus Directrices Operativas.

- I. Si al menos un proyecto de APP logra alcanzar el cierre comercial exitosamente⁴, el reembolso será del 100% de esta cooperación técnica. En este caso, la CPP deberá incluir en los documentos de licitación del primer proyecto que sea licitado, tales disposiciones para asegurar que los recursos de esa cooperación técnica sean reembolsados por el ganador de esa primera licitación. El reembolso al BID se realizará dentro de los 30 días a partir de la fecha en que se lleve a cabo el cierre comercial del primer proyecto APP adjudicado.
 - II. Si la cooperación técnica es terminada en cualquier etapa por mutuo acuerdo entre el BID y el Beneficiario porque: (a) todos los cuatro proyectos APP se consideran técnicamente inviables, con base en los trabajos de preparación, evaluación y estructuración de esos proyectos; o (b) en la etapa de transacción, ninguno de los cuatro proyectos recibe una oferta viable: no se requerirá reembolso alguno. Cumple resaltar que, en la hipótesis del primer proyecto no llegue al cierre comercial, se deberá garantizar que el proyecto subsecuente incorpore el dispuesto en la letra i anterior.
 - III. Si la cooperación técnica es terminada por la CPP antes de alcanzar el cierre comercial por razones distintas a las descritas en la letra (ii) anterior, y/o es terminada por el BID debido a incumplimiento de la CPP con los términos del acuerdo de cooperación técnica: el 100% de los costos incurridos deberá ser reembolsado por la CPP.
- 4.5 Derechos de propiedad intelectual. Los productos de conocimiento resultantes de esta CT serán propiedad intelectual del Banco y podrán ponerse a disposición del público bajo licencia creative commons. No obstante, a petición del beneficiario, la propiedad intelectual de dichos productos también podrá ser objeto de licencia mediante compromisos contractuales específicos que se prepararán con el apoyo de LEG.

V. Riesgos importantes

- 5.1 El riesgo para el BID es bajo, pero podría incluir que los contratos redactados no consideren y aborden adecuadamente los aspectos sociales y medioambientales de estas concesiones que se van a adquirir. Este riesgo puede mitigarse mediante una estrecha coordinación con INE/TSP, para garantizar que el modelo de APP de transporte sobre rieles sea ambiental y socialmente sólido, aporte resultados ambientales positivos y garantice un impacto negativo mínimo, mejorando los modelos actuales. Además, podría haber un riesgo asociado a que no se celebre la licitación, lo cual podría deberse a diversos factores, como cambios en el escenario político, deficiencias en la estructuración, u otros. Sin embargo, la experiencia previa con proyectos similares demuestra que iniciativas estructurantes, como el TIC Campinas y este Programa, suelen recibir prioridad independientemente del contexto político del estado de São Paulo, por lo que se considera este riesgo como no significativo. Además, el riesgo de fallos técnicos debe abordarse mediante la excelencia en los estudios de factibilidad y estructuración, la coordinación con los agentes técnicos del gobierno y la escucha calificada al mercado y a la sociedad en las fases de consulta pública.

VI. Excepciones a las políticas del Banco

⁴ El cierre comercial, para los fines de esta operación, se entiende como la firma del contrato de APP entre el Estado y el respectivo licitante ganador.

- 6.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

VII. Aspectos Ambientales y Sociales

- 7.1 Esta Cooperación Técnica está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos y los estudios ambientales y sociales asociados a ellos, por lo tanto, los términos de referencia y los productos de esta CT serán coherentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco.
- 7.2 De acuerdo con el Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco, los impactos ambientales y/o sociales asociados con esta operación son mínimos o nulos. La Categoría de Impacto Ambiental y Social para esta operación es "C". Las Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS) 1, 2 y 10 fueron activadas y las acciones serán consideradas durante el diseño del proyecto, tomando en cuenta el sistema de gestión dado por el marco regulatorio local y la preparación por parte del prestatario de un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) de acuerdo con el alcance y la naturaleza de los impactos esperados y los riesgos asociados con la operación.

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente_47265.pdf](#)

[Matriz de Resultados_40888.pdf](#)

[Términos de Referencia_93446.pdf](#)

[Plan de Adquisiciones_33096.pdf](#)