

Abstracto de Cooperación Técnica

I. Información básica del proyecto

▪ País/Región:	Colombia
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la Estructuración del Esquema Institucional del Metro de Bogotá
▪ Número de CT:	CO-T1394
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Ana María Pinto (TSP/CCO), Jefe de Equipo; Manuel Rodríguez (TSP/CCO); Carlos Mojica y Virginia Navas (INE/TSP); Javier Jiménez (LEG/SGO) y Natalia Ariza (CAN/CCO)
▪ Taxonomía:	Apoyo al cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	No aplica
▪ Referencia a la solicitud: (IDBDOCS #)	#39565258
▪ Fecha del abstracto de CT:	15 de abril de 2015
▪ Beneficiario:	El Gobierno de Colombia (GdC) a través del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Distrito Capital de Bogotá.
▪ Agencia ejecutora y nombre de contacto:	Banco Interamericano de Desarrollo
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$500.000
▪ Contrapartida local, si hay:	US\$100.000 ¹
▪ Periodo de desembolso:	Desembolso - 27 meses; Ejecución - 24 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	1 de junio de 2015
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras y consultores individuales
▪ Unidad de preparación:	TSP/CCO
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	TSP/CCO
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Prioridad Sectorial GCI-9:	Infraestructura para la competitividad y el bienestar social.

II. Objetivos y justificación de la CT

2.1 **Objetivo.** Apoyar al GdC y al Gobierno de la ciudad de Bogotá en el diseño y estructuración del esquema institucional del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá.

2.2 **Justificación.** En la última década en Colombia, a pesar de la implementación de una ambiciosa política de apoyo al transporte público urbano, la cual ha incluido proyectos de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) en los principales centros urbanos del país y Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) en ciudades intermedias², se ha producido una disminución de la intención del uso de transporte público que pasó del 73% al 51%, en el periodo 2002-2012³. En consecuencia, el uso del vehículo privado aumentó del 18% al 29% en el mismo periodo⁴, favorecido por un incremento acusado de la tasa de motorización⁵,

¹ El aporte local para esta CT vendrá dado es especie por parte del DNP y será del 20% del total de los recursos disponibles.

² SITM en 9 ciudades (población superior a 600.000 habitantes) y SETP en 12 ciudades intermedias (población entre 250.000 y 600.000 habitantes).

³ Bases Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, DNP.

⁴ Datos para Cali, Bogotá, Cartagena, Medellín, Barranquilla, Ibagué, Bucaramanga, Valledupar, Pereira y Manizales. Bases Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, DNP.

especialmente del parque de motocicletas. Como resultado, las condiciones de movilidad urbana se han visto afectadas por altos niveles de congestión vehicular, contaminación y demás externalidades asociadas. Esta situación se refleja principalmente en Bogotá, donde el aumento de la motorización ha llegado a niveles del 10% anual y donde la velocidad promedio de desplazamiento se ha visto reducida en 10 años de 30 a 23 km por hora⁶. En un reciente estudio realizado por el Banco en cinco ciudades de América Latina⁷, entre ellas Bogotá, se pone de manifiesto que los habitantes encuestados viajan en promedio 1 hora y 30 minutos o más al día, lo que equivale a 10 semanas laborables al año por persona.

- 2.3 Entre 2008 y 2011, el Distrito Capital con el apoyo del Banco Mundial, realizó los estudios conceptuales del proyecto metro. A finales de 2014, se presentaron los estudios de ingeniería básica avanzada, de los cuales se destacan los principales elementos del proyecto: 27 km de trazado subterráneo y 27 estaciones, con un presupuesto total de \$COP15.0 billones (aprox. US\$7.000 millones).
- 2.4 La preparación del proyecto ha sido liderada por el Distrito Capital, en particular por la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Hacienda. El GdC, como principal financiador del proyecto entrará a participar o a liderar su gestión⁸. Existe un acuerdo en el CONPES 3677 (2010) por el cual la Nación aportaría a partir del año 2016 un valor máximo de \$COP340.000 millones de 2010 por año (aprox. US\$170 millones), durante 17 años, para los proyectos del Programa Integral de Movilidad de la Región Capital, entre los que se incluye el metro. Asimismo, el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 prevé el apoyo a estrategias para mejorar la movilidad de la región Capital, particularmente la ejecución del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá.
- 2.5 El GdC, tanto a nivel nacional por medio del DNP, el Ministerio de Transporte (MT), la Financiera de Desarrollo Nacional y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP); como a nivel del distrital, a través de las Secretarías de Movilidad, Planeación y Hacienda, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y Transmilenio, están apoyando la estructuración del proyecto metro. De esta forma, en diciembre de 2014 el Gobierno Nacional y el Distrito Capital firmaron convenios interadministrativos con el objeto de aunar esfuerzos para el desarrollo de las actividades relacionadas con la estructuración integral del proyecto⁹.
- 2.6 Por otra parte, la experiencia internacional demuestra que las respuestas de cada ciudad al desafío de construir líneas de metro son “propias e irrepetibles”. Sin embargo, hay prácticas que contribuyen a que este desafío sea más o menos exitoso, especialmente cuando se trata de primeras líneas. Las lecciones aprendidas de experiencias similares de proyectos de metro

⁵ Entre 2000 y 2012 se produjo un aumento de la tasa de motorización del 62,9%. El mercado de las motocicletas en los últimos cuatro años ha crecido en un 40%. MT, 2014.

⁶ Secretaría de Movilidad, 2012.

⁷ Megaciudades e infraestructura en América Latina: Lo que piensa su gente. BID, 2014.

⁸ La Ley de Metros autoriza al Gobierno Nacional a financiar hasta el 70% de las inversiones en transporte masivo que realicen los municipios. Bajo un esquema similar se han financiado los proyectos BRT (*Bus Rapid Transit*) de las grandes ciudades e intermedias (e.g. Transmilenio).

⁹ La Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), sociedad de economía mixta vinculada al MHCP, ha suscrito un Convenio Interadministrativo con el IDU, entidad vinculada al Distrito, para la estructuración del metro. La FDN también ha celebrado con la Empresa de Energía de Bogotá (EEB), entidad perteneciente al Distrito, un convenio interadministrativo de cooperación, con el fin de aunar esfuerzos para el desarrollo del objeto del convenio entre el IDU y la FDN.

en países de la región¹⁰, evidencian la importancia para el éxito de su implementación, de contar con una estructura institucional sólida, de alto nivel, que garantice la articulación y el compromiso de las distintas entidades de gobierno, en cada una de las fases de su desarrollo. Se destaca igualmente la importancia de contar con una gerencia de proyecto capaz de reforzar las debilidades administrativas y técnicas inherentes a la gestión de estos proyectos, especialmente durante la fase contractual (obra pública o asociación público privada), ejecución e inicio de operaciones.

- 2.7 En este contexto, se plantea la necesidad de fortalecer el esquema institucional que lidere la estructuración, contratación e implementación del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá; esquema en el cual participen las administraciones públicas competentes, permitiendo optimizar la coordinación de todos los agentes implicados en su dirección y financiación. Por lo anterior, el GdC dando continuidad al apoyo recibido por parte del Banco¹¹, ha solicitado recursos de CT para apoyar en la consecución de este objetivo.
- 2.8 Esta CT está alineada con los objetivos estratégicos del Banco, por cuanto se enmarca dentro de: (i) la Estrategia Regional de Transporte Sostenible (REST), por la cual se promueven ideas bajo el paradigma de transporte limpio, eficiente y equitativo; (ii) los objetivos de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) en la cual se promueve el uso de medios de transporte limpio y eficiente en el contexto urbano; (iii) las líneas de acción del Marco Sectorial de Transporte de marzo de 2014, que incluye el desarrollo de transporte masivo urbano que facilite la accesibilidad de los usuarios, la eficiencia energética y la reducción de emisiones de efecto invernadero; (iv) los objetivos de la Estrategia de País del Banco con Colombia (GN-2648-1) que identifica al transporte urbano y la modernización institucional como áreas estratégicas de apoyo a Colombia en el sector transporte; y (v) la prioridad sectorial (b) “Infraestructura para la competitividad y el bienestar social” establecida en el Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9) 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.

III. Descripción de las actividades y resultados

- 3.1 **Componente 1. Estudios y asistencia técnica.** Este componente financiará los estudios y actividades de asistencia técnica y de fortalecimiento institucional requeridos para la definición y estructuración del esquema institucional del proyecto metro: (i) estudios de alternativas y de escenarios para la selección del mejor Esquema Institucional para el proyecto, incluyendo la viabilidad jurídica, administrativa y presupuestal, entre otros, dentro del marco legal colombiano; (ii) estudios de diseño y estructuración del esquema institucional seleccionado; (iii) consultorías de apoyo técnico para el desarrollo e implementación del esquema institucional.
- 3.2 Los principales resultados esperados son: (i) un esquema institucional definido para el desarrollo e implementación del Proyecto Metro; y (ii) un equipo de trabajo al interior del GdC que lidere la puesta en marcha del esquema institucional definido.

¹⁰ Se realizó análisis de la estructura institucional del Metro de Panamá – Línea 1 (Secretaría de Metro), Metro de Quito – Línea 1 (Empresa Pública Metropolitana), Metro de Lima – Línea 2 (Proinversión / Mintransporte), Metro de Sao Paulo – Línea 6 (*Companhia do Metropolitano de Sao Paulo* – Empresa Metro).

¹¹ CO-T1386 - Apoyo a Estudios Preinversión en Proyectos de Infraestructura Regional (FDN).

IV. Presupuesto indicativo

- 4.1 El presupuesto de la CT será de US\$600.000. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro.

Presupuesto Indicativo

Actividad/ Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Estudios y asistencia técnica	Estudios de alternativas y de escenarios para la selección del mejor esquema institucional y de diseño y estructuración del esquema institucional seleccionado	280.000	0	280.000
	Consultorías de apoyo técnico	220.000	0	220.000
Insumos y aportes técnicos, administrativos y otros en especie			100.000	100.000
Total		500.000	100.000	600.000

V. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

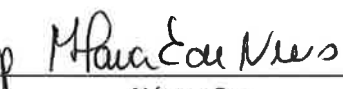
- 5.1 En respuesta a la solicitud del GdC, la ejecución de la CT estará a cargo del Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). Esta ejecución se justifica por una parte en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos planteados para este tipo de operaciones; y por otra, por el conocimiento de TSP en el ámbito de trabajo de proyectos de metro.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 No se visualizan riesgos relacionados con la ejecución de esta CT, la cual será ejecutada por el Banco. En cuanto a lo consecución de los resultados esperados, existe un riesgo asociado a que los estudios y el apoyo técnico brindado al GdC y al Distrito para el diseño e implementación del esquema institucional para el metro no cuenten con el apoyo político e institucional necesario o sufran retrasos en su implantación, consecuencia de cambios de administración en el gobierno distrital. Como medida de mitigación se realizará un acompañamiento cercano al GdC por parte del BID.

VII. Salvaguardias ambientales

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios. 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, se recomienda la clasificación de esta CT como Categoría "C".

Vo.Bo: 
Néstor Roa
Jefe de División, INE/TSP
Fecha: 04/16/2015

Navas Garay, Virginia

From: Portillo Gonzalez, Javier Antonio
Sent: Tuesday, April 14, 2015 9:23 AM
To: Office of the Manager - INE; Office of the Vice President, Sectors & Knowledge; Roa, Nestor H.; Campos G., Sergio I.; Wilk, David; Yeppez-Garcia, Rigoberto Ariel; Martel, Pedro V.; Martin, Veronica Lilia; Serebrisky, Tomas Sebastian; Rojas Sanchez, Laura Natalia; Contreras, C. Beatriz; Vera, Maria Silvia; Cho, Eun Chung; Sanz, Natalia Carla; Rodriguez Rojas, Maria Del Pilar; Hernandez Sanchez, Mariana Gabriela; Nuques, Cynthia M.; Medeiros, Eduardo; Ricart-Ariza, Maria; Mariel, Maria Fernanda; López Quezada, Ana María
Cc: INE-TSP All Group
Subject: Absence from the Bank

Please be advised that Mr. Néstor Roa, Transport Division Chief will be absent from the bank from today April 14th to April 16th inclusive. During his absence Mrs. Miroslava Nevo (MIROSLAVAE@iadb.org / ext. 1875) will be in charge of matters related to the division.

Sincerely,

Javier Portillo

Transport Division, INE/TSP
Infrastructure and Environment Sector
Tel: +1 (202) 623-3361



1300 New York Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20577
USA
www.iadb.org