



## **II Encuentro internacional Primera Línea de Metro de Bogotá**

### **Participación de las Instituciones Financieras Internacionales en proyectos Metro**

**Fernando Orduz**  
Especialista Líder en Transporte

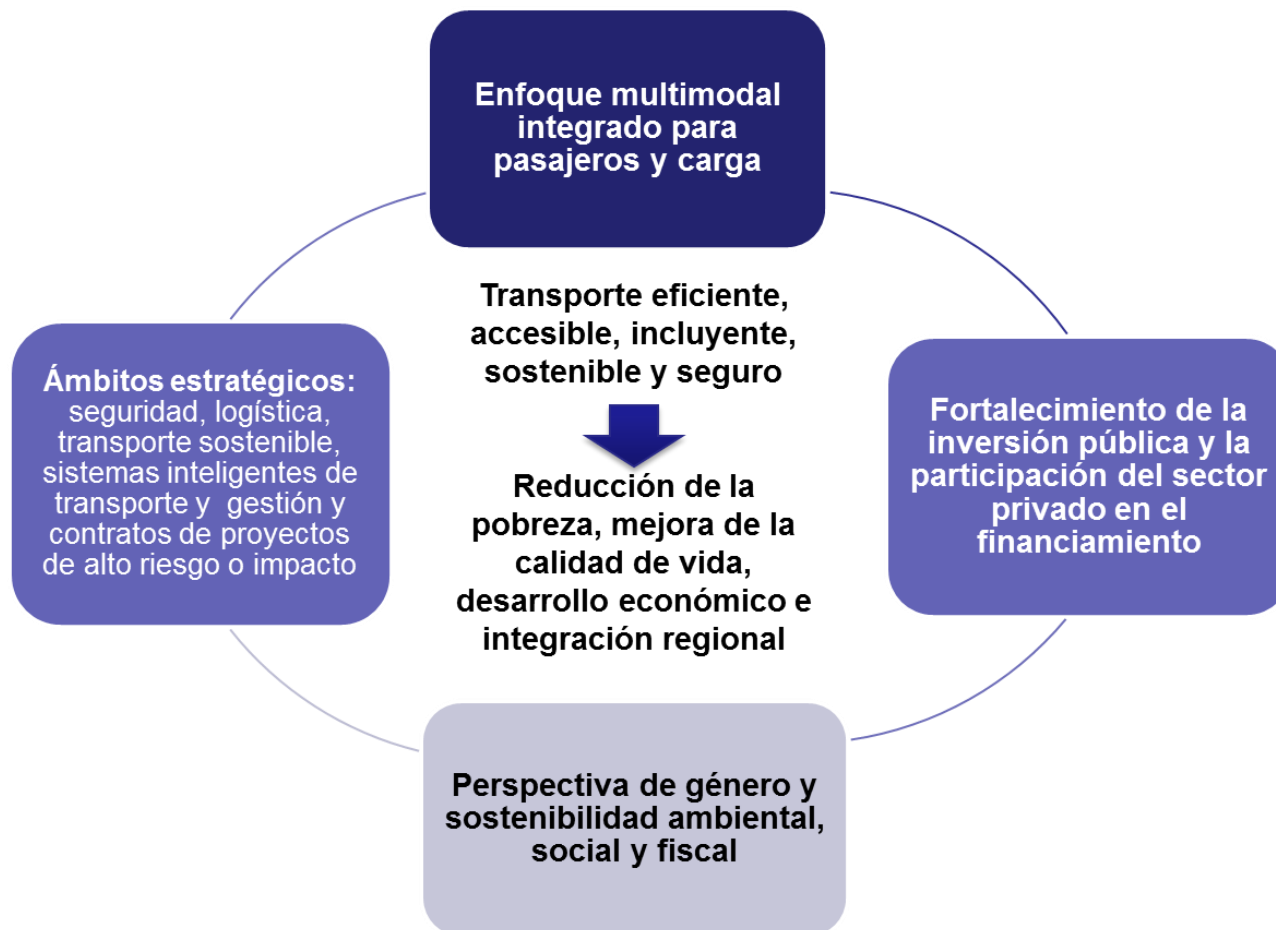
Bogotá, 31 de marzo de 2014



## AGENDA

- Estrategia Sectorial del Banco
- Área estratégica de gestión de proyectos de alto impacto
- Proyectos de Metro en la Región

# División de Transporte/TSP. Estrategia sectorial



# Área estratégica de gestión de proyectos de alto impacto

**Objetivo:** hacer más eficiente la gestión y facilitar la toma de decisión de los países de LAC desde la etapa de identificación/planificación/evaluación y financiamiento del proyecto hasta la implementación del mismo, facilitando el intercambio de lecciones aprendidas. Su apoyo se centra, entre otros aspectos, en:

- el desarrollo de **metodologías de evaluación ex-ante** (i.e., estudios, diseño, planificación y gestión de la construcción ) **y ex-post** (i.e., operación y mantenimiento) aplicándolas a estudios de casos en la Región;
- el **análisis de riesgos** en cada fase del ciclo del proyecto;
- la estructuración institucional (pública y privada) de los proyectos;
- la **estructuración financiera** de los proyectos.
- la mejora de la capacidad técnica de las agencias gubernamentales promotoras del proyecto en cuanto a planificación, gerenciamiento, uso de las estrategias adecuadas, instrumentos, políticas y sistemas de gestión para su implementación;
- La evaluación del papel que juega el sector privado en el desarrollo y operación de megaproyectos.



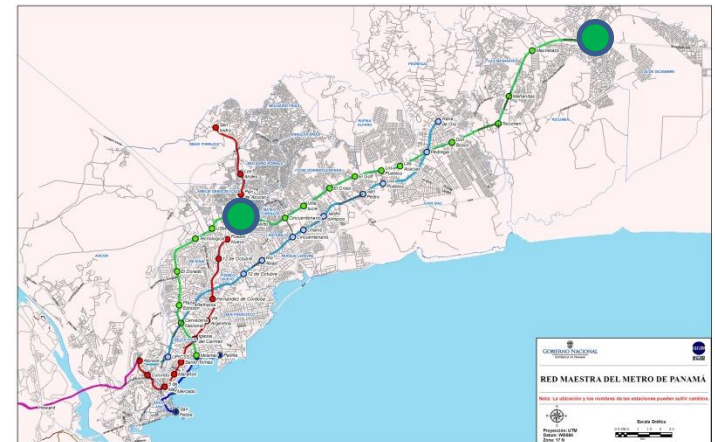
# Área estratégica de gestión de proyectos de alto impacto

## Algunos de los proyectos de esta área estratégica donde el BID participa:

- **proyectos de transporte urbano:** los Metros de Quito, Panamá y Lima; la Expansión del Metro de Sao Paulo (en fase de construcción) y de Buenos Aires, la implementación del BRT en Tegucigalpa, San Salvador, Montevideo, Asunción, etc.;
- **proyectos ferroviarios:** estudios de pre-inversión del Corredor Bioceánico Central en Bolivia y el Tren de Alta Velocidad entre Rio de Janeiro y São Paulo;
- **proyectos aeroportuarios:** el Programa de Modernización Aeroportuaria en Bolivia y Haití, el Programa de Concesiones Aeroportuarias de los principales aeropuertos en Brasil;
- **proyectos marítimos y portuarios:** la expansión del Canal de Panamá, el Programa de Expansión y Mejoramiento de Puerto Cortés en Honduras;
- **proyectos viales:** Rodoanel de São Paulo, el acceso al Puerto de Santos en Brasil y el corredor Mesoamericano.

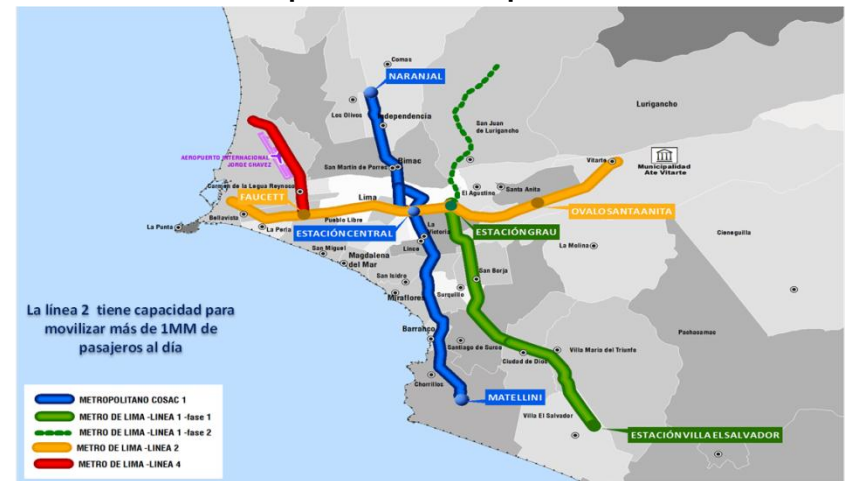
# Metro de Panamá: Línea 2

- **Objetivo:** Construcción de Línea 2 del Metro de Panamá de aprox. 20 km de longitud, eje W-E, ● como parte de la Red Maestra de Transporte de Metro. Integración del Metro-Metrobus hacia una red de Sistema Integrado de Transporte Público dentro del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) de la ciudad. Construcción de 15 estaciones, instalaciones de patios y talleres y una estación de intercambio con la Línea 1.
- **Actividades:** El Banco financia actualmente la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto a nivel de factibilidad y diseño conceptual.
- **Actores:** Gobierno de la República de Panamá-RdP; Ministerio de Obras Públicas; Empresa Pública Metro de Panamá; Ministerio de Economía; Banca comercial; Banca Multilateral. Sector privado con *expertise* y experiencia en Construcción y Operación de Transporte Metropolitano.
- **Lógica de Intervención:** cofinanciación por parte de la RdP para asegurar la sostenibilidad del proyecto. Licitación prevista para 2014.
- **Monto:** Costo Total US\$2.250 M. Potencial financiamiento de US\$1500 M del BID y otras entidades multilaterales (WB, CAF, etc.). Contrapartida local.



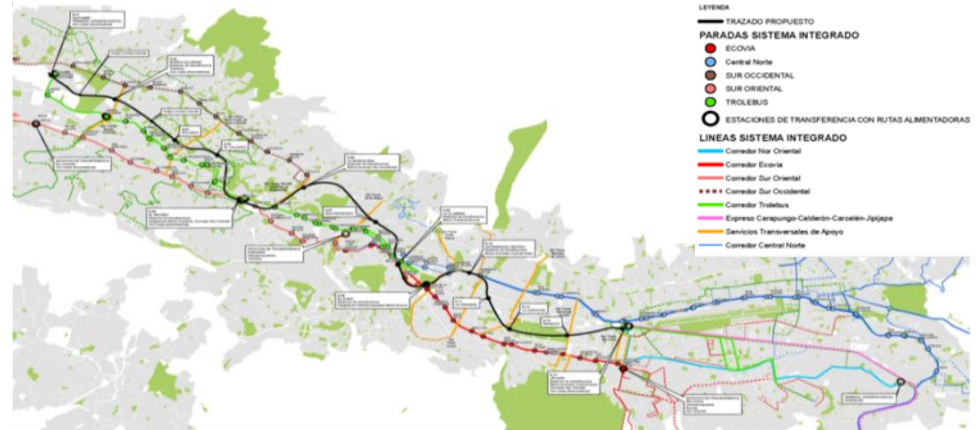
# Metro de Lima: Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Gambetta

- **Objetivo:** Construcción de la segunda línea de Metro de Lima, comprendido en el Eje Vial Este – Oeste (Ate - Lima – Callao, ) de 27,22 km y el ramal Av. Faucett y Gambetta  de 7,7 km (tramo Línea 4 conectando aeropuerto –SITM de Lima). Se incluye la construcción de 35 estaciones, y 2 patios talleres, en los extremos de la línea.
- **Actividades:** El Banco ha tenido acercamientos con el Gobierno de Perú para la financiación: obra civil, instalaciones y expropiaciones, material móvil y asesoría técnica.
- **Actores:** Gobierno de Perú-GDP. Ministerio de Transportes y Comunicaciones como Concedente. PROINVERSIÓN. Banca comercial y Banca Multilateral. Sector privado con expertise y experiencia en Construcción y Operación de Transporte Metropolitano.
- **Lógica de Intervención:** Concesión (35 años) cofinanciada por el GDP para asegurar la sostenibilidad del proyecto. Esquema DFBOT (Design, Finance, Build, Operate and Transfer). Criterio de adjudicación: menor cofinanciamiento del GDP. Adjudicado 28 marzo 2014.
- **Monto:** Costo Total US\$5.400 M. Potencial financiamiento multilateral (BID, BM, CAF, JICA y recursos ordinarios)



# Metro de Quito: Línea 1

- **Objetivo:** Construcción de la primera línea de Metro de Quito de 23 km de longitud, eje N-S de la ciudad, conectando La Y, el Banco Central (Trole-Ecovía-Corredor central del BRT) y el centro histórico. Se incluye la construcción de 15 estaciones, patios talleres, un sistema de señalización ATC (Automatic Train Control), etc.
- **Actividades:** El Banco financia obra civil, estaciones, instalaciones y asistencia técnica. (interventoría)
- **Actores:** Gobierno de Ecuador-GDE; Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito-EPMMQ; Autoridad Metropolitana de Transporte Público; Banco del Estado-BdE; Banca comercial; Banca Multilateral. Sector privado con *expertise* y experiencia en Construcción y Operación de Transporte Metropolitano.
- **Lógica de Intervención:** Cofinanciación por parte del GDE para asegurar la sostenibilidad del proyecto. Licitación Fase II 3er trimestre 2014. En actual ejecución de Fase I.
- **Monto:** Costo Total US\$1.500 M. Financiamiento BID US\$ 200 M, BM US\$ 205 M, CAF US\$ 250 M, BEI EUR\$ 200 M, BdE USD 200 M, y resto en contrapartida local.





# Metro de Quito: Línea 1

## ▪ **Características Principales**

- Acuerdo de alto nivel entre el Gobierno Nacional y el Gobierno Municipal (50% c/u)
- *Establecimiento de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito EPMMQ*
- *Modelo de Gestión Estratégica, Metro integrador*
- *Financiamiento abierto, de libre disponibilidad y competitivo*
- *Riesgos de ejecución asumidos por el dueño del proyecto*
- *Operación por autogestión (EPMMQ)*
- *Programación integral del proyecto*
- *Asistencia técnica de primer nivel*
- *Diseños adaptados a la realidad de Quito, mínimas expropiaciones*
- *Construcción en dos fases*
- *Adhesión ciudadana*
- *Coordinación entre multilaterales*
- *Gerenciadora de amplia experiencia*



# Proyectos de Metro en la Región

## Algunos de los principales factores clave

- (i) voluntad política del más alto nivel;
- (ii) adecuada estructuración técnica, legal y financiera;
- (iii) claridad en el modelo de desarrollo del proyecto;
- (iv) contar con una gerenciadora (project manager);
- (v) una sólida institucionalidad pública;
- (vi) socialización del proyecto con actores público-privados y sociedad civil;
- (vii) solución integral para la ciudad.



**Banco Interamericano de Desarrollo / [www.iadb.org](http://www.iadb.org)**