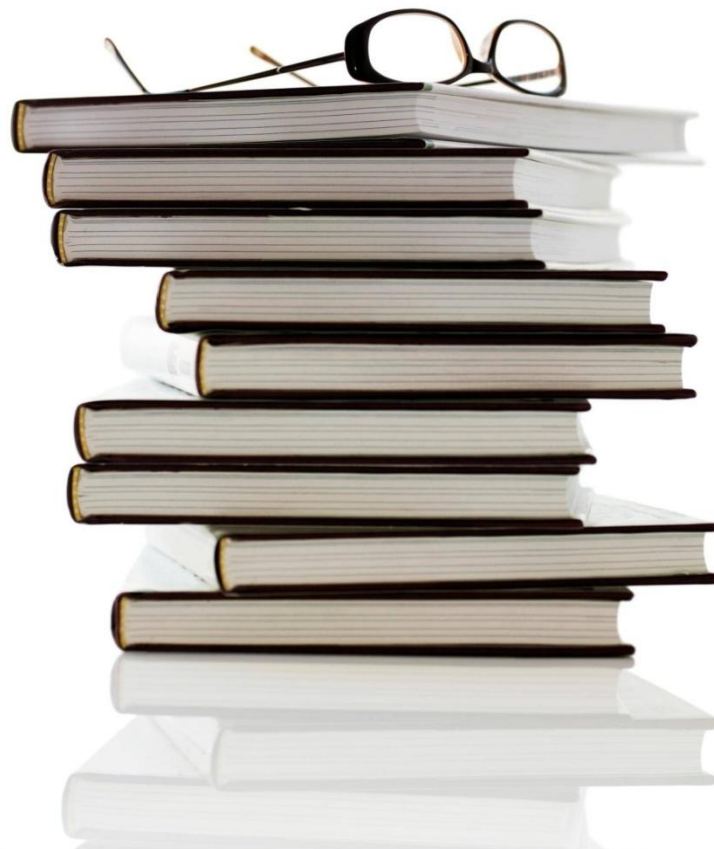


Apoyo en la implementación
del programa Portais da
Cidade de Porto Alegre
Andrés Rebollo

Octubre de 2009



Índice

Antecedentes	3
El proyecto	5
Estructura APP propuesta	9

Antecedentes

Antecedentes. Necesidad del sistema BRT

La mayoría de las líneas de transporte público colectivo de Porto Alegre tienen destino en el centro histórico y muy pocas líneas son transversales.

De acuerdo con las encuestas de transporte:

- El 60% de los viajeros tienen como destino el centro de la ciudad.
- El 10% de los viajes al centro se deben a la necesidad de hacer trasbordo
- Los autobuses que llegan al centro lo hacen con apenas el 30% de su capacidad de pasajeros.
- El 63% de los viajes diarios motorizados en Porto Alegre se realizan en transporte público.

El servicio de transporte público colectivo de pasajeros por buses en Porto Alegre es prestado por 15 operadores privados, repartidos geográficamente en tres consorcios, y un operador público. Estas empresas cuentan con una flota de casi 1.600 buses, en su mayoría unidades convencionales de 60-80 pasajeros (55%), y con una edad promedio de cinco años.

Uno de los principales componentes en la estrategia sectorial de la administración actual consiste en la renovación y ampliación de los corredores troncales de transporte público colectivo, a fin de resolver los problemas de degradación ambiental y urbana del centro y de integrar la red de transporte colectivo.

Para lo anterior, la prefectura de PA se enfrenta a límites al endeudamiento que le llevan a investigar alternativas de involucración de financiación privada

El proyecto

Solución técnica seleccionada

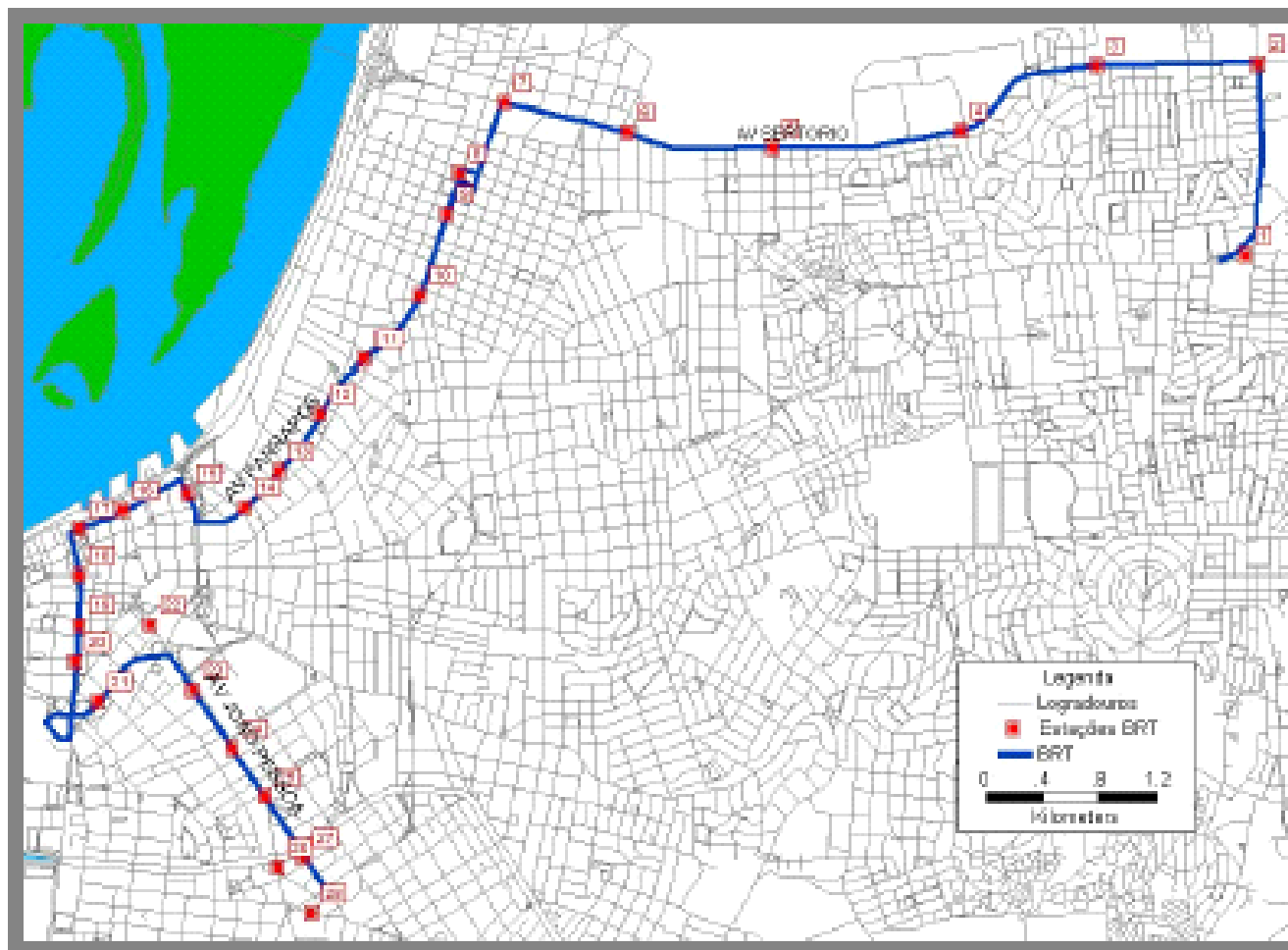
La solución elegida por las autoridades competentes consiste en un sistema de **Bus Rapid Transit (BRT)** que ha sido altamente exitoso y está siendo implantado en varias ciudades de Latinoamérica.

Se desarrollará un corredor rápido de autobuses urbanos a través del centro histórico de Porto Alegre, comunicándose a su vez con los terminales de autobus periféricos y con la red ferroviaria.

Las inversiones necesarias en infraestructura del sistema BRT incluyen:

- La construcción de tres portales y sus áreas comerciales
 - Azenha
 - Zumbi
 - Cairu
- Mejoras y adecuaciones (incluido un túnel y un viaducto) en la infraestructura vial de siete corredores
- Construcción de estaciones o paradas intermedias
- Implantación del sistema de información al usuario y de control de tráfico
- Implantación de un sistema centralizado de control operacional del sistema BRT
- Implantación de un sistema de seguridad para vehículos y usuarios, y mantenimiento de toda la infraestructura del sistema.

Trazado propuesto



ESTAÇÕES

- | | |
|----|--------------------|
| 1 | TERMINAL TRIÂNGULO |
| 2 | J SILVEIRA |
| 3 | VIA PORTO |
| 4 | VÁRZEA |
| 5 | STA CATARINA |
| 6 | A SEVERO |
| 7 | PERNAMBUCO |
| 8 | DE CONTO |
| 9 | PORTAL CAIRU |
| 10 | O MACHADO |
| 11 | SÃO PEDRO |
| 12 | SIDERÚRGICA |
| 13 | FLORIDA |
| 14 | E ALVES |
| 15 | RODOVIÁRIA |
| 16 | CPC |
| 17 | MERCADO |
| 18 | R DA PRAIA |
| 19 | F MACHADO |
| 20 | PORTAL ZUMBI |
| 21 | UFRGS |
| 22 | TOURING |
| 23 | J DO COMÉRCIO |
| 24 | JULINHO |
| 25 | P DA POLÍCIA |
| 26 | PORTAL AZENHA |

Presupuesto de obra

Componente	Importe (en reales)
Corredor	65.465.079
Estaciones	85.700.139
Portales	185.765.334
Túnel Borges de Medeiros	22.785.667
Infraestructura carretera Julio de Castilhos	3.655.149
Sistema de control	26.670.780
Total	363.051.158

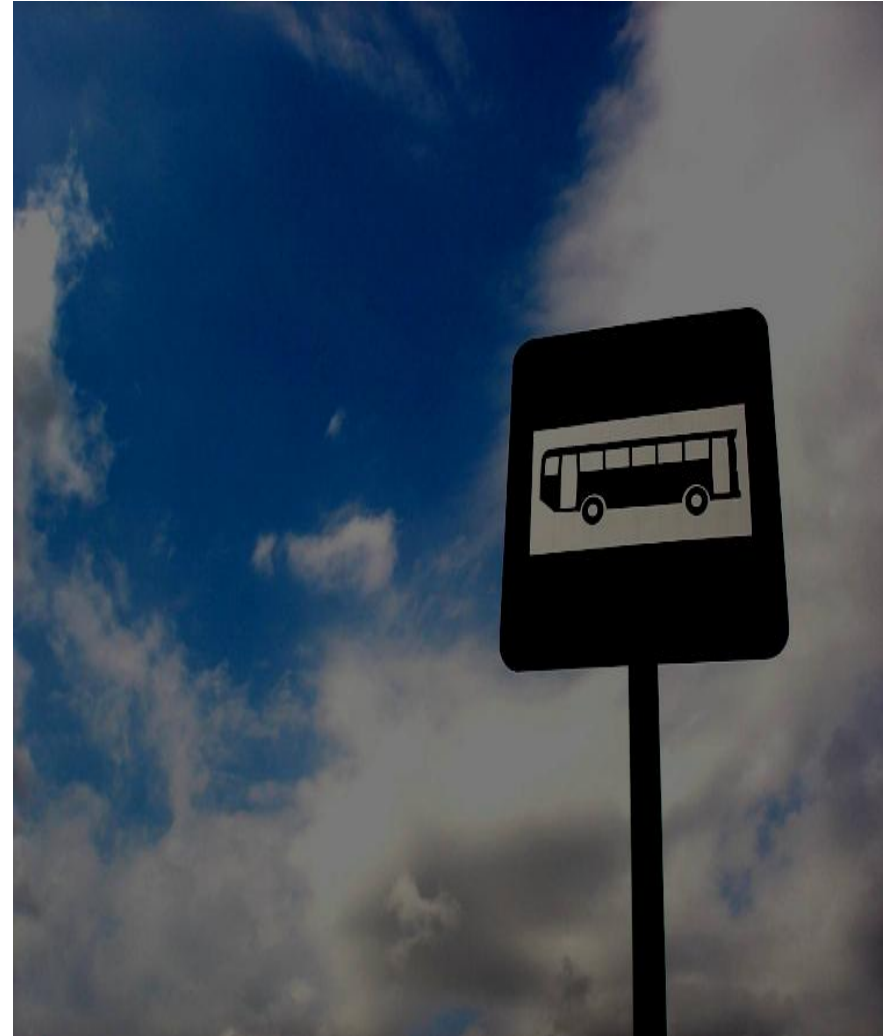
Estructura APP propuesta

Esquema inicialmente propuesto

El proyecto se pretende desarrollar bajo un esquema de Asociación Público Privada para el diseño, financiación, construcción y gestión (mantenimiento) de la nueva infraestructura y explotación comercial de los portais - **sin incluir la explotación del servicio**, que:

- Se financiaría en parte con los recursos provenientes de la explotación de servicios comerciales (portales) y espacios publicitarios (portales y estaciones) en el sistema,
- Además de un canon de contrapartida pública en forma de pagos por disponibilidad (PPD)

Para ello, la Prefeitura de Porto Alegre, con el apoyo del BID ha contratado a un equipo multidisciplinar (jurídico financiero y técnico) para estructurar el proyecto y desarrollar los documentos necesarios para la licitación



Matizaciones y estructura financiera

Un APP puro respondería a la figura de DBFOM - el socio privado financia la mayoría de la infraestructura (lo que no es incompatible con co-financiación pública), sin embargo:

- No existen precedentes de este tipo en Brasil a nivel municipal y
 - El riesgo de pago / crédito percibido por inversores y mercado financiero es muy elevado
- Esto hace necesaria la inclusión de una garantía de las obligaciones de pago del socio público
- La prefeitura ha analizado/esta analizando crear un fondo de garantía de PPPs basado en activos no líquidos (básicamente edificios públicos), si bien este es complicado que resulte aceptable directamente
 - El BID puede jugar un papel en ese sentido aunque aun no se ha cerrado un acuerdo de la estructura con el BID

Por otra parte se está considerando que un porcentaje del importe de proyecto se financie directamente por la prefectura contra una deuda directa con BID

Consideraciones a la composición del socio privado y a la participación en la retribución de los portais

El perfil del socio privado es el de un inversor en APPs de infraestructuras de transporte (con experiencia en construcción y mantenimiento/gestión de infraestructuras de transporte)

El explotador comercial puede ser parte del socio privado o puede ser solo el “socio del socio” – cesión de los derechos de explotación a cambio de un canon

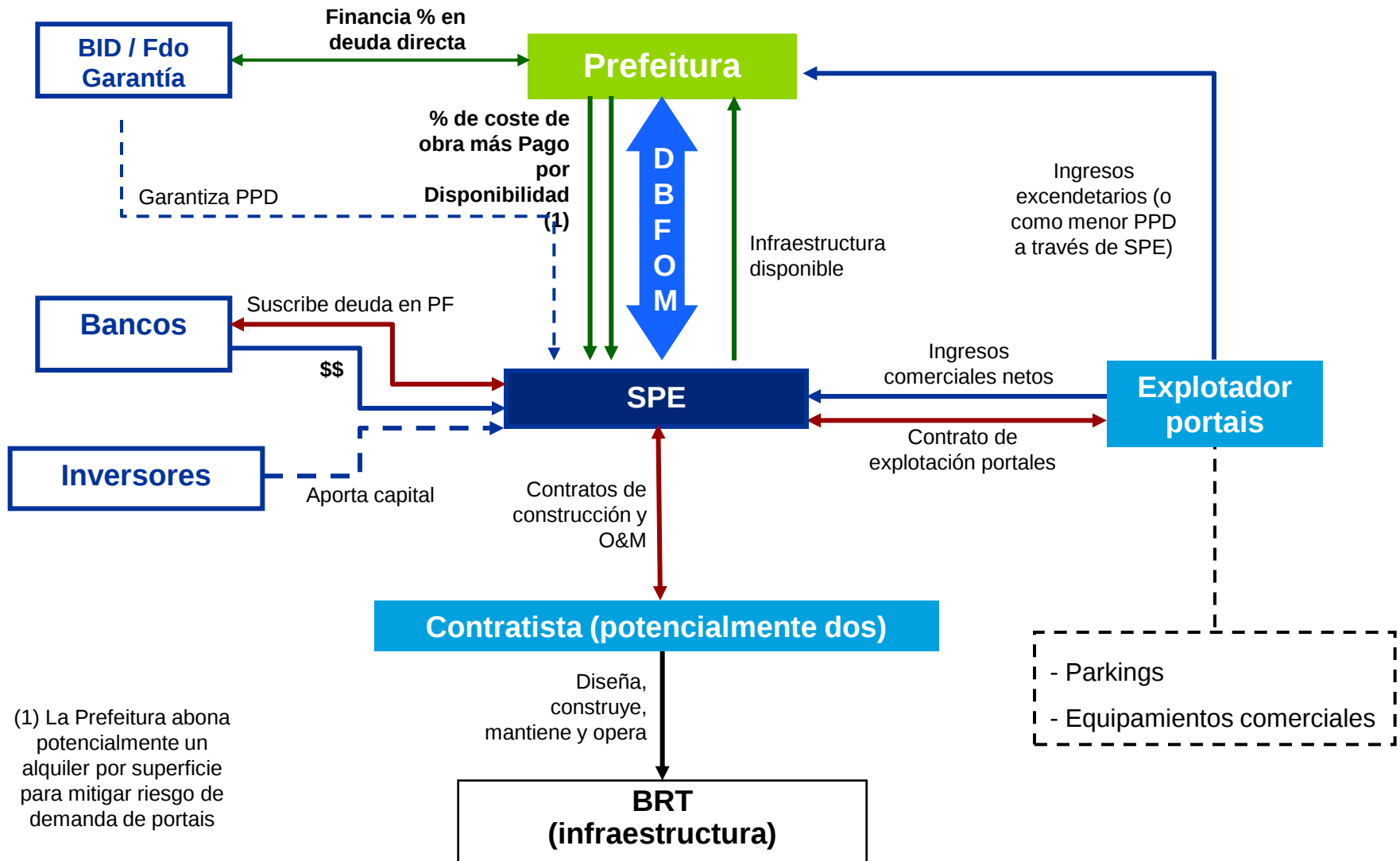
- El explotador de los portales posiblemente solo invierte en los equipamientos comerciales y no en el coste del BRT
- Pero contribuye a este por aportación de ingresos en forma de canon anual (o potencialmente inicial) a efectuar al gestor de la infraestructura

En principio (consideración actual) se dejaría flexibilidad a los oferentes para conformar sus consorcios, controlando / garantizando la presencia de gestores de infraestructuras y fomentando la presencia de explotadores / inversores comerciales

La participación o aportación de los Portais

- Fundamentalmente se materializa en la oferta de un menor pago por disponibilidad, asumiendo el privado riesgo de error en sus estimaciones de valor de los portais (riesgo de demanda comercial)
- Adicionalmente se baraja establecer un esquema de compartición de riesgos comerciales: compartición de ingresos “no esperados” junto con compartición de escenarios negativos

Resumen gráfico de la estructura en consideración



Planificar, Diseñar, Licitar y Gestionar contratos APP para obtener Valor por Dinero

Contacto

Andrés Rebollo
anrebollo@deloitte.es
+34 91 514 50 00

Ramón Espelt
respelt@deloitte.es
+34 91 514 50 00

Cristina Simón
crsimon@deloitte.es
+34 91 514 50 00

Member of Deloitte Touche Tohmatsu

Deloitte se refiere a Deloitte Touche Tohmatsu (Swiss Verein) y a su red de firmas miembro, cada una de las cuales es una entidad independiente. En www.deloitte.com/about se ofrece una descripción detallada de la estructura legal de Deloitte Touche Tohmatsu y sus firmas miembro.

Deloitte presta servicios de auditoría, asesoramiento fiscal y legal, consultoría y asesoramiento en transacciones corporativas a entidades que operan en un elevado número de sectores de actividad. La firma aporta su experiencia y alto nivel profesional ayudando a sus clientes a alcanzar sus objetivos empresariales en cualquier lugar del mundo. Para ello cuenta con el apoyo de una red global de firmas miembro presentes en 140 países y con 165.000 profesionales que han asumido el compromiso de ser modelo de excelencia.

Los profesionales de Deloitte comparten una cultura de colaboración basada en el compromiso mutuo, en la integridad y en la aportación de valor al mercado y a los clientes, apoyándose para ello en la riqueza derivada de la diversidad cultural y el aprendizaje continuo obtenido de nuevas experiencias y desafíos y que contribuyen, asimismo, al desarrollo de su carrera profesional. Los profesionales de Deloitte contribuyen a cumplir con la responsabilidad de la firma, generando confianza en el mercado y logrando un impacto positivo entre sus grupos de interés.

El contenido de esta publicación no puede ser total ni parcialmente reproducido, transmitido ni registrado por ningún sistema de recuperación de información, de ninguna forma ni a través de ningún medio o soporte, sin el previo consentimiento por escrito de los titulares del copyright. Deloitte no se hace responsable del uso que de esta información puedan hacer terceras personas. Nadie puede hacer uso de este material salvo autorización expresa por parte de Deloitte.