

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BRASIL

PROCIDADES - MARINGÁ

**PROGRAMA DE MOVILIDAD URBANA DEL MUNICIPIO DE MARINGÁ
(BR-L1087)**

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Mario Durán Ortiz (FMM/CBR), jefe de equipo; Cynthia Colaiacovo (LEG/SGO); Leonardo Castro, Marcilio Neves, Raúl Ramos, José A. Rodrigues, Luiz F. Galli, Carlos Noronha (consultores); Aline Alvarenga (CSC/CBR); e Ida M. Fernández (ICF/FMM).

CONTENIDO

RESUMEN DE PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS	2
A.	Antecedentes, problema, estrategia y justificación.....	2
B.	Objetivo, componentes y costos	5
C.	Marco para resultados con indicadores claves.....	8
II.	ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES	8
A.	Instrumentos financieros.....	8
B.	Riesgos ambientales y sociales	9
C.	Riesgo fiduciario.....	9
D.	Otros aspectos especiales y riesgos	11
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	13
A.	Mecanismo de ejecución.....	13
B.	Adquisición de bienes y servicios.....	14
C.	Reconocimiento de gastos	14
D.	Disposiciones de monitoreo y evaluación	15
E.	Fondo rotatorio y auditoría externa	15
F.	Actividades significativas posteriores a la aprobación	15

ANEXOS	
ANEXO I:	Matriz de Resultados
ANEXO II:	Cuadro Resumen del Plan de Adquisiciones
ANEXO III:	Matriz de Efectividad en el Desarrollo - Resumen

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	Plan Operativo Anual (POA) IDBDOCS1841758
2.	Metodología de Monitoreo y Evaluación IDBDOCS1408403
3.	ESMR-PMA Presenta el análisis ambiental y el Plan de Manejo Ambiental (PMA) IDBDOCS1841779
4.	Plan de Adquisiciones IDBDOCS1441553
5.	Clasificación Ambiental y Salvaguardas IDBDOCS1478576
OPCIONALES	
1.	Estudio de Viabilidad Económica Presenta resultados de los proyectos de la muestra representativa IDBDOCS1777799
2.	Análisis Institucional Presenta los resultados de la evaluación de capacidad institucional de la PMM y el análisis de riesgos fiduciarios 2.1 Análisis de Riesgo: IDBDOCS1854089 2.2 Resultado del SECI: IDBDOCS1854090 2.3 Gestión Organizacional: IDBDOCS1843130 2.4 Unidad Ejecutora del Programa: IDBDOCS1843382
3.	Análisis Financiero Presenta los resultados de la evaluación de capacidad de endeudamiento y repago del municipio 3.1 Evaluación Financiero: IDBDOCS1843544
4.	Mapas del municipio de Maringá y del área de intervención del programa IDBDOCS1843560

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BNDES	Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social
CEL	Comisión Especial de Licitaciones
CESI	Comité de Medio Ambiente e Impacto Social
CO	Capital Ordinario
COFIEEX	Comisión de Financiamientos Externos del Gobierno Federal de Brasil
CPL	Comisión Permanente de Licitaciones
CSC/CBR	Representación del Banco en Brasil
DER/PR	Departamento de Estradas de Rodagem de Paraná
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
IAP	Instituto Ambiental de Paraná
IBGE	<i>Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística</i>
ICMS	Impuesto sobre la Circulación de Mercaderías y Servicios
IDH	Índice de Desarrollo Humano
IDH-M	Índice de Desarrollo Humano Municipal
ILC	Impuesto Líquido Corriente
IPARDES	<i>Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social</i>
IPK	Índice de pasajeros transportados por kilómetro
IPTU	<i>Imposto Predial e Territorial Urbano</i>
LI	Licencia de Instalación
LP	Licencia Previa
LRF	Ley de Responsabilidad Fiscal
NUPLAN	Núcleo de Planificación
PAC	Programa de Aceleración del Crecimiento
PCA	Plan de Control Ambiental
PIB	Producto Interno Bruto
PMAT	Programa de Modernización de la Administración Tributaria
PMM	<i>Prefeitura Municipal de Maringá</i>
PNAFM	Programa Nacional de Apoyo a la Gestión Administrativa y Fiscal de los Municipios Brasileños
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
POA	Plan Operativo Anual
PRAT	<i>Project Risk Assessment Tool</i>
PSA	Programa de Supervisión Ambiental
RAA	<i>Relatório de Avaliação Ambiental</i>
RMM	Región Metropolitana de Maringá
SECI	Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional
ST	Secretaría de Transportes
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
TPD	Tránsito Promedio Diario
UEM	Universidad Estatal de Maringá
UEP	Unidad Ejecutora del Programa
VAN	Valor Actual Neto

RESUMEN DEL PROYECTO

BRASIL

PROCIDADES - Programa de Movilidad Urbana del Municipio de Maringá (BR-L1087)

Términos y Condiciones Financieras*				
Prestatario: Municipio de Maringá Garante: La República Federativa de Brasil Organismo Ejecutor: Municipio de Maringá			Plazo de amortización:	25 años
			Periodo de gracia:	5 años
			Periodo de desembolso:	4 años
Fuente	Monto US\$	%	Tasa de interés:	Libor
BID (CO)	13.000.000	50	Comisión de inspección y vigilancia:	*
Local	13.000.000	50	Comisión de crédito:	*
Total	26.000.000	100	Moneda:	US\$ de la Facilidad Unimonetaria CO
			Conversión a Reales	FML
Esquema del programa				
<p>Objetivo y descripción: El fin del programa es promover la mejoría de la calidad de vida de los pobladores de la región metropolitana del municipio de Maringá, por medio de intervenciones de infraestructura en el área de movilidad y transporte urbano.</p> <p>El propósito es proveer a la población de Maringá de un sistema de transporte urbano más eficiente, con menores tiempos de viaje, menores costos operacionales unitarios, mayor seguridad y mejores condiciones ambientales, lo que ampliará las posibilidades futuras de desarrollo urbano del área de influencia municipal.</p> <p>Para ello, el programa financiará: (i) inversiones en infraestructura vial y urbana, con carriles prioritarios para autobuses en el principal corredor de transporte colectivo de la ciudad; (ii) intervenciones para mejorar la seguridad vial; (iii) actividades para la modernización del sistema de semáforos; y (iv) actividades y equipamiento para el fortalecimiento institucional y el mejoramiento de la gestión del transporte.</p>				
<p>Condiciones contractuales especiales:</p> <p><u>Condición previa al primer desembolso:</u> (i) la contratación del sistema gerencial y de control financiero-contable (¶3.9); y (ii) la presentación de la línea de base del indicador de fin, establecido con base en encuestas de opinión, entre los usuarios del transporte público (¶1.19). <u>Condición previa para inicio de las obras de la Fase II del Corredor Este-Oeste:</u> la presentación a satisfacción del Banco de los instrumentos jurídicos que respalden la implantación de las dos terminales en los extremos del Corredor de Autobuses Eje Este-Oeste (¶1.15a).</p>				
<p>Excepciones a las políticas del Banco: (i) Reconocimiento de gastos del programa con cargo a la contrapartida solicitada por el Ejecutor a partir del 16 de octubre de 2006 (¶3.8); y (ii) Presentar los informes financieros auditados al Banco dentro de los 180 días siguientes al cierre del respectivo período fiscal o después del último desembolso (¶3.12).</p>				
<p>El programa es coherente con la Estrategia de País: Si [x] No []</p>				
<p>El programa califica como: SEQ[No] PTI [No] Geográfica [] % Beneficiarios []</p>				

* La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder el 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema, estrategia y justificación

- 1.1 **Contexto geográfico y socioeconómico.** El municipio de Maringá, con 488 km² de área, está situado en la región sur de Brasil, en la parte noroeste del Estado de Paraná, a una distancia de 428 km de la capital, Curitiba (ver enlace electrónico del mapa). En 2007 alcanzó una población de 326 mil habitantes,¹ la tercera mayor de Paraná y un grado de urbanización de 98%. Desde su fundación en 1947, Maringá fue escogida para ser un polo regional como núcleo de comercialización de la producción agrícola, centro de abastecimiento, negociación de tierras y prestación de servicios, y su desarrollo inicial estuvo fuertemente ligado al ferrocarril, construido por los ingleses como parte de la colonización del interior de Paraná. Maringá fue planificada con base en un plan de desarrollo urbano, razón por la cual su trazado urbanístico es modernista, con amplias avenidas, abundancia de parques, plazas y espacios arborizados. En la economía del municipio, con un Producto Interno Bruto (PIB) de R\$3.209 millones en 2004, el sector de servicios representa 59% del PIB, con el sector industrial alcanzando 39%. El comercio es la actividad económica con mayor número de empleos, correspondiendo a 24% de las 133.566 personas ocupadas, seguida por las actividades de la industria de transformación, con 16%.
- 1.2 Este municipio presenta buenas condiciones de vida y cuenta con amplia cobertura de servicios básicos tales como abastecimiento de agua, electricidad y recolección de basura. En el 2000, el porcentaje de población por debajo del nivel de pobreza en Maringá fue de 8,7². De 1991 a 2000, el Índice de Desarrollo Humano Municipal³ (IDH-M) mejoró de 0,76 para 0,84, valor que lo ubica en el nivel de desarrollo humano alto, superior al Índice de Desarrollo Humano (IDH) del Estado de Paraná (0,79) y al de Brasil⁴ (0,80). Comparando con los otros 5.560 municipios brasileños, Maringá se encuentra dentro del 2% superior a nivel del país y en sexto lugar de Paraná. El IDH de Maringá está a la altura de Uruguay (0,852) y Costa Rica (0,846), países posicionados entre los cuatro mejores de América Latina según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Desde 1998 el municipio pasó a ser la sede de la Región Metropolitana de Maringá (RMM), integrada por 13 municipios y que en conjunto suman 570 mil habitantes¹. Los municipios de Sarandi y Paçandu se encuentran conurbados con Maringá, por lo cual, el sistema de transporte urbano atiende durante las horas pico a una población de 440 mil habitantes, o sea, un 77% de la población total de la RMM.
- 1.3 **Desarrollo urbano integrado.** La *Prefeitura* Municipal de Maringá (PMM) busca priorizar la inversión pública en áreas claves para incrementar el crecimiento económico de la región metropolitana de Maringá, y para mejorar las condiciones de vida de sus pobladores. En este sentido, la PMM actualmente está ejecutando programas en los sectores vivienda, saneamiento, educación, social,

¹ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2007

² IPARDES 2000. Es la población con ingreso familiar *per cápita* de hasta 1/2 salario mínimo.

³ PNUD, 2000.

⁴ PNUD, *Human Development Report*, 2007/2008.

salud y deportes, con financiamiento proveniente de varias fuentes de financiamiento, tales como el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) del gobierno federal, recursos de PARANACIDADE⁵ del gobierno estatal, además de sus recursos propios. Destacan los programas para mejorar la condición urbana de barrios y la construcción de viviendas para familias socialmente vulnerables, junto con obras para ampliar los servicios de saneamiento, ambos financiados principalmente con el PAC. También es destaque el innovador programa para el procesamiento de basura y la recuperación del relleno sanitario, realizado mediante cooperación técnica un consorcio alemán, y que se espera sirva como piloto para otras municipalidades del país⁶. La participación del Banco permitirá a la PMM financiar acciones en el sector movilidad y transporte urbano, que no cuenta con recursos suficientes, así como apoyar acciones para mejorar aún más la gestión municipal.

- 1.4 **Vialidad y transporte.** Desde su fundación, la ciudad de Maringá creció segregada en dos partes debido a la existencia de una línea de ferrocarril que la atraviesa cerca del centro comercial, provocando un efecto barrera a escala funcional y urbanística. Con el apoyo financiero del Gobierno Federal, se iniciaron las obras para que el paso de los trenes por el centro de la ciudad de Maringá sea subterráneo. Este proyecto ya se completó en el sector comercial de la ciudad y está todavía en ejecución en el sector industrial. La eliminación del paso a nivel del ferrocarril está permitiendo una mayor integración funcional y urbana de la ciudad, un tránsito más seguro y continuo entre las regiones norte y sur, aparte de que permitirá recalificar y compatibilizar el uso del suelo en las áreas vecinas a la línea férrea.
- 1.5 Hasta enero de 2008, la flota de vehículos registrada en Maringá llegó a 190 mil vehículos⁷, tras un acelerado crecimiento medio anual de 7,2% a partir de 2003⁸, y que subió para 8,5% entre 2006 y 2007. De este modo, Maringá ya figura como uno de los municipios con mayor nivel de motorización del país, superando incluso a la ciudad de São Paulo⁹. Este rápido aumento de la flota automotor, reflejo de la bonanza económica que atraviesa la economía brasileña, se ha traducido en la aparición de severos congestionamientos de tránsito durante las horas pico, provocando demoras, contaminación y mayores costos de operación en todo el transporte urbano. Esta situación también afecta negativamente al sistema de transporte colectivo, ya que como los autobuses no cuentan con prioridad de paso en las vías, quedan atrapados en la congestión y los usuarios, mayoritariamente personas de bajos ingresos, experimentan cada vez mayores tiempos de viaje y de espera. Adicionalmente, los prolongados tiempos de viaje provocan que la flota de autobuses tenga una productividad cada vez menor, lo que puede resultar en tarifas más altas.

⁵ PARANACIDADE es una persona jurídica de derecho privado creada por el Estado de Paraná para promover el desarrollo urbano municipal y administrar el *Fundo Estadual de Desenvolvimento Urbano*.

⁶ Ver http://www.maringa.pr.gov.br/imprensa/noticia.php?id_artigo=6094.

⁷ Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) 2008.

⁸ Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN/PR), 2007, Anuário Estadístico.

⁹ En 2007 Maringá alcanzó un grado de motorización de 575 vehículos por 1.000 habitantes, mientras Brasil alcanzó una media nacional de 268 veh/1.000 hab y São Paulo 492 veh/1.000 hab.

- 1.6 La operación del transporte colectivo municipal de Maringá es realizada mediante la figura jurídica de concesión de servicios, otorgada a la empresa privada "*Transporte Coletivo Cidade Canção*", la cual transporta un promedio diario de 96.000 pasajeros, con un índice de pasajeros transportados por kilómetro (IPK) de 1,89¹⁰. La concesión fue otorgada en 1999 por un período de 15 años. La gestión del sistema es responsabilidad de la Secretaría Municipal de Transportes, a través de la Gerencia de Transporte Colectivo, ente encargado de la planificación del sistema (recorridos, horarios, tamaño de flota y necesidad de nuevas rutas), así como de la fiscalización y la administración de la concesión. La estructura tarifaria y su revisión es realizada a través del Instituto *Rua Viva*.
- 1.7 En Maringá existen tres categorías de servicio de transporte colectivo: (i) convencional, prestado por autobuses y microbuses; (ii) microbuses de servicio expreso (*Expressinho*); y (iii) servicio exclusivo para personas con discapacidad motriz, gratuito y realizado de puerta a puerta. La red municipal de transporte público en Maringá es atendida por medio de una flota de 277 vehículos, que incluye tres camionetas tipo *van* destinadas al servicio para personas discapacitadas. Desde el punto de vista operativo, el transporte colectivo está organizado en 62 rutas no integradas que comunican los diversos barrios con el centro de la ciudad. La red tiene 46 rutas radiales, seis diametrales, tres interbarrios, una expresa, cinco del *Expressinho* y una ruta turística. En términos generales el nivel de servicio es relativamente bueno, pero la red vial no cuenta con ninguna facilidad o prioridad en la circulación de los autobuses dentro de la ciudad, por lo que el explosivo crecimiento de la flota de automóviles (§1.5) está provocando bajas velocidades de operación de los autobuses debido a los congestionamientos de tránsito que ya están comenzando a aparecer en varios puntos de la ciudad. Aunque todas las rutas del transporte colectivo municipal son operadas por una misma empresa, éstas no funcionan ni de manera integrada ni de forma troncalizada (con rutas troncales y alimentadoras con integración física o funcional), sino que, de forma atomizada, casi un 75% de las rutas sirven un conjunto de barrios para su comunicación con el centro de la ciudad. Tampoco existe ningún tipo de terminal de transbordo o integración tarifaria o física en los extremos de las rutas para integrar los municipios vecinos de Sarandi y Paçandu, que ya están conurbados con Maringá.
- 1.8 Dada estas circunstancias, es prioritario mejorar el sistema de transporte colectivo, mediante la implantación de un esquema tronco-alimentado de rutas con carriles prioritarios para autobuses en el principal corredor vial de la ciudad (Este-Oeste) donde convergen la mayoría de las rutas, así como la construcción de terminales de integración. Además, es prioritario iniciar la modernización del sistema de semáforos y adoptar medidas para mejorar la seguridad vial, ambas acciones a ser apoyadas en el presente programa.

10 El IPK de Maringá es cercano a la media nacional para los servicios municipales de 1,91 (ANTP, 2006), sin embargo, en Maringá existen buenas condiciones urbanas y operativas del transporte público para aprovechar mejor la capacidad de la flota en operación y con ello aumentar el IPK, por lo que sería posible reducir los costos por pasajero transportado y con un reflejo positivo en las tarifas.

- 1.9 **Aspectos institucionales.** La *Prefeitura* Municipal de Maringá (PMM) posee una sólida capacidad institucional. En materia de Ingresos Tributarios Directos, la PMM recaudó en 2006, R\$296,5 per cápita, lo cual ubicó a Maringá en el segundo lugar del Estado, después de Curitiba. Esta eficiencia fiscal se debe en gran parte al apoyo del Programa de Modernización de la Administración Tributaria (PMAT) financiado por el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), el cual inició su ejecución en 2001. En 2008 la PMM iniciará su participación en el Programa Nacional de Apoyo a la Gestión Administrativa y Fiscal de los Municipios Brasileños (PNAFM) para consolidar aún más su administración. Durante la preparación del presente programa se identificaron otras áreas de posible fortalecimiento, dirigidas a la actualización del catastro, la modernización de la fiscalización tributaria, y apoyo técnico en materia de urbanismo y gestión de tránsito.
- 1.10 **Estrategia y justificación.** La estrategia de este programa consiste en apoyar a la PMM en la implantación de mejoras en la infraestructura vial y de transporte público del municipio de Maringá, dar continuidad a obras clave ya iniciadas, y apoyar al fortalecimiento institucional. El programa permitirá realizar avances en dos de las áreas de la estrategia del Banco en el país, a saber: (i) aumento de la competitividad, a través del mejoramiento del sistema de transporte del municipio; y (ii) modernización del estado, mediante las acciones de fortalecimiento institucional de la administración municipal.
- 1.11 El programa atiende a las prioridades identificadas en el Plan Director del Municipio de Maringá, el cual fue actualizado mediante Ley No. 632/06 del 6 de octubre de 2006. La actual administración de la PMM promueve políticas orientadas por este plan, cuya mayor prioridad es mantener el alto nivel de la calidad de vida de sus habitantes. El Plan Director considera el derecho al transporte público y la accesibilidad como parte fundamental de la función social de la ciudad. Por otra parte, en complemento a las acciones que está desarrollando en otros sectores, la PMM quiere planificar y adecuar oportunamente la red vial de la ciudad antes de que el acelerado crecimiento urbano y de la flota vehicular provoquen problemas crónicos de congestión vial. La PMM ha priorizado varios proyectos previstos en el Plan Director, tales como el mejoramiento vial y la recalificación urbana de la Avenida Brasil y del área que ocupaba el ferrocarril, por lo que ha solicitado al Banco la presente operación para apoyar estas prioridades del sector.

B. Objetivo, componentes y costos

- 1.12 **Objetivo.** El objetivo del programa es promover la mejoría de la calidad de vida de los pobladores del municipio de Maringá, por medio de intervenciones de infraestructura en el área de movilidad y transporte urbano, así como financiar acciones para el mejoramiento de la gestión municipal. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la eficiencia del sistema vial y de transporte urbano para reducir los costos y tiempos de viaje, aumentar la seguridad vial y mejorar las condiciones ambientales, con el fin de facilitar las posibilidades futuras de desarrollo urbano de la ciudad; y (ii) colaborar en la optimización de los procesos y la gestión administrativa de la PMM.

- 1.13 **Componentes.** Para lograr estos objetivos el programa incluye gastos de ingeniería, administración y concurrentes, así como los dos componentes principales, que se describen a continuación:

1. Componente Estudios de Ingeniería y Gastos de Administración (US\$1,4 millones)

- 1.14 Se financiarán: (i) diseños de ingeniería, estudios de factibilidad económica, técnica y ambiental, monitoreo y evaluación (US\$409 mil); (ii) gastos asociados al gerenciamiento de la ejecución del programa (US\$80 mil); y (iii) consultorías y supervisión (US\$887 mil).

2. Componente Movilidad y Transporte Urbano (US\$20,1 millones)

- 1.15 Este es un componente de obras específicas que financiará:

- a. Corredor de Autobuses Eje Este-Oeste (US\$9,5 millones): Implantación del corredor tronco-alimentado de autobuses Este-Oeste de aproximadamente 6 km de extensión que funcionará en dos avenidas paralelas con sentido único (*binário*), y que fue planeado para ser ejecutado en dos fases. La Fase I corresponde al tramo central de 1,9 km comprendido entre las plazas José Bonifácio y Rocha Pombo. La Fase II incluye parte de la Avenida Brasil, Avenida Mauá, Calle Joubert de Carvalho, Avenida Carneiro Leão, Calle Guarani, Calle Otávio Scramin y Avenida Harry Prochet. Esta intervención además del *binário* incluye la mejoría de la superficie de ruedo en todo el corredor y la implantación de obras de recalificación urbana. El programa también incluye la implantación de las estaciones de transferencia intermedias del nuevo Sistema Integrado de Transporte Público. En los extremos del corredor se implantarán dos terminales de integración, la Terminal Oeste y la Terminal Este. Estas dos terminales serán implementadas por la PMM fuera del programa, pero como esta infraestructura forma parte integral del sistema integrado es necesario garantizar su ejecución. Con ese propósito **será condición previa al inicio de las obras de la Fase II del Corredor Este-Oeste que la PMM presente a satisfacción del Banco los instrumentos jurídicos que respaldan la implantación de las dos terminales en los extremos del Corredor de Autobuses Eje Este-Oeste.**
- b. *Binários* y mejoría conectividad (US\$5,9 millones) incluye: (i) la modernización del sistema de semáforos en el área central; (ii) la implantación de binarios con sentido único de circulación en las avenidas São Paulo, Herval, Duque de Caxias y Paraná, con una extensión total de 12,2 km; y (iii) la implantación del contorno oeste del Campus Universidad Estatal de Maringá (UEM), que tiene 4,6 km de extensión, calzada de cuatro carriles, dos por sentido, e incluye dos obras de drenaje mayor.
- c. Paso subterráneo del ferrocarril (US\$4,7 millones): Este componente financiará parte de las obras para permitir el paso subterráneo del ferrocarril por el centro de la ciudad. La longitud total del proyecto de construcción de túnel ferroviario y pasos a desnivel es de 5 km, pero solo el tramo ubicado en

el sector industrial de la ciudad forma parte del programa, ya que será reconocida como contrapartida local.

3. Componente fortalecimiento institucional (US\$0,7 millones)

- 1.16 El componente financiará las actividades: (i) modernización del catastro territorial y de bienes inmuebles utilizado para cobro del Impuesto Patrimonial y Territorial Urbano (IPTU) y otros tributos, así como para la gestión de planificación urbana; (ii) actualización de la base de datos del catastro; (iii) equipos de cómputo; (iv) software para sistemas de geoprocuremento e investigación; (v) desarrollo de planes complementarios previstos en el Plan Director Urbano, incluyendo entre otros el Plan de Expansión Urbana y la revisión de varias leyes relacionadas con el Plan Director; y (vi) software y capacitación en el uso de herramientas para la gestión de tránsito y la operación de sistemas de semáforos.

4. Componente gastos concurrentes (US\$3,8 millones)

- 1.17 El programa financiará los costos por expropiaciones para adquirir el derecho de vía faltante para la ampliación de vías urbanas y la implantación del corredor de autobuses.
- 1.18 El resumen de los componentes, subcomponentes y sus costos está presentados en el Cuadro 1.1:

Cuadro 1.1: Costos y financiamientos (miles de US\$)

	CATEGORÍAS DE INVERSIÓN*	BID	%	Aporte Local	%	TOTAL	%
1.	Ingeniería y administración	799	58,1	577	41,9	1.376	5,3
1.1.	Estudios y proyectos	159	38,9	250	61,1	409	1,6
1.2.	Sistema de gerenciamiento	40	50,0	40	50,0	80	0,3
1.3.	Consultorías y supervisión	600	69,2	287	33,1	887	3,4
2.	Movilidad y transporte urbano	11.650	58,0	8.450	42,0	20.100	77,3
2.1.	Corredor Autobuses Eje Este-Oeste	8.100	85,7	1.350	14,3	9.450	36,3
2.2.	Binarios y mejoría conectividad	3.550	60,3	2.340	39,7	5.890	22,7
2.3.	Paso subterráneo del ferrocarril	0	0	4760	100,0	4.760	18,3
3.	Fortalecimiento institucional	551	75,6	178	24,4	729	2,8
3.1.	Modernización del catastro territorial	10	6,7	139	93,3	149	0,6
3.2.	Actualización de la base catastral	40	90,9	4	9,1	44	0,1
3.3.	Equipos de cómputo	140	92,7	11	7,3	151	0,6
3.4.	Software geoprocuremento e investigación	160	93,0	12	7,0	172	0,6
3.5.	Planos urbanísticos	189	95,0	10	5,0	199	0,8
3.6.	Capacitación y software gestión de tránsito	12	85,7	2	14,3	14	0,1
4.	Gastos concurrentes			3.795	100,0	3.795	14,6
4.1.	Expropiaciones	0	0	3.795	100,0	3.795	14,6
	Total	13.000	50,0	13.000	50,0	26.000	100,0

* Nota: Los intereses, comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán pagados fuera del programa.

C. Marco para resultados con indicadores claves

- 1.19 Los resultados más importantes del programa estarán relacionados con las mejoras en el sistema de transporte colectivo y la reducción de los costos y tiempos de viaje de los usuarios de automóviles en el área central gracias a la mejoría de la conectividad en el sentido Norte-Sur de la ciudad. Estas variables son las principales determinantes de la rentabilidad económica de ese componente del programa. Otro indicador clave, en términos institucionales, es el referente al aumento de la recaudación municipal, principalmente el directamente relacionado al impuesto territorial y de bienes inmuebles (IPTU)¹¹. Los indicadores y sus valores proyectados se presentan en detalle en la Matriz de Resultados (Anexo I). La línea de base del indicador de fin, que mide el nivel actual de satisfacción de los usuarios con la calidad del servicio prestado por el sistema de transporte público, deberá ser medido oportunamente por la PMM. **La presentación de la línea de base del indicador de fin será condición previa para el primer desembolso.**

II. ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES

C. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

- 2.1 El municipio de Maringá ha solicitado al Banco el uso de la Facilidad en Moneda Local (FML). El presente programa, se concretaría a través de recursos de la Facilidad Unimonetaria en Dólares Norteamericanos del Capital Ordinario del Banco y estará sujeto al Marco Operativo para la Concesión de Préstamos en Moneda Local (GN-2365-2). Con el fin de tener la posibilidad de minimizar el riesgo cambiario, el municipio de Maringá tendría el derecho, bajo lo establecido en la FML, a la conversión de los desembolsos y saldos adeudados en Reales. De conformidad con el mecanismo establecido en PROCIDADES, de esta manera se atiende la necesidad que al respecto manifestó el municipio de Maringá de desarrollar una estrategia de endeudamiento público con componentes crecientes de moneda local, con recursos de la Facilidad Unimonetaria del capital ordinario del Banco.
- 2.2 **Recursos del programa y cronograma de desembolsos.** El programa tiene un costo total de US\$26,1 millones, 50% financiado por el Banco con cargo a recursos del Capital Ordinario y el otro 50% será aportado por la PMM. El plazo de ejecución previsto es de 4 años a partir de la vigencia del contrato de préstamo, con el cronograma de desembolsos (ver enlace electrónico POA) resumido a continuación en el Cuadro 2.1.

Cuadro 2.1: Cronograma previsto de desembolsos (US\$ miles)

Año	1	2	3	4	Total
BID	1.891	3.453	5.095	2.561	13.000
Local	4.686	4.451	2.523	1.340	13.000
Monto	6.577	7.904	7.618	3.901	26.000
Porcentaje	25,3%	30,4%	29,3%	15,0%	100%

11 Por sus siglas en portugués, Imposto Predial e Territorial Urbano.

D. Riesgos ambientales y sociales

- 2.3 La presente operación ha sido clasificada como categoría "B" (ver Anexo III). Los impactos fueron evaluados en el Informe de Evaluación Ambiental (RAA),¹² que también definió las medidas de mitigación y compensación de impactos y de control ambiental, capaces de asegurar los beneficios esperados del programa. El borrador del RAA fue colocado a disposición del público el 5 de octubre de 2007 a través del sitio de Internet de la PMM, y se discutió en Audiencia Pública el 5 de noviembre, 2007. La versión final del RAA fue concluida en diciembre de 2007 (ver enlace electrónico ESMR-PMA).
- 2.4 A pesar de los impactos positivos proporcionados por las intervenciones, su implantación también producirá impactos negativos temporales y de pequeña magnitud, relativos a las alteraciones en el medio físico y socio-económico, tales como: (i) expropiación de algunos inmuebles (terrenos desocupados); (ii) alteración en el tránsito en las calles y avenidas, durante la ejecución de las obras; (iii) generación de ruido, polvo y polución del aire en las áreas vecinas de las obras; (iv) generación de residuos; y (v) interferencias e incomodidad en las actividades cotidianas de los moradores en el área de influencia de las obras. Las medidas de mitigación de los impactos ambientales previstos en el RAA son: a) control ambiental durante la ejecución de las obras; b) salud y seguridad laboral de los trabajadores; c) comunicación social; y d) recuperación de las áreas degradadas (zona de obras, áreas de préstamo, áreas de disposición de residuos, etc). No se prevén reasentamientos.
- 2.5 Los tipos de obras financiadas por el Programa, son licenciados por el Instituto Ambiental de Paraná (IAP) y no todas cuentan todavía con las debidas Autorizaciones Ambientales (AA). En el caso específico del desvío de la Universidad Estatal de Maringá, donde se encuentra la Alameda das Grevíleas, el IAP podría exigir la obtención de la Licencia Previa (LP) y condicionantes que deben ser incorporadas la solicitud de la Licencia de Instalación (LI). La LP es otorgada con el análisis del Plan de Control Ambiental (PCA). El análisis de la información presentada en el RAA permite concluir que el programa promueve una rigurosa combinación de las condiciones técnicas con bajo costo social y ambiental, tanto por la baja intensidad de los impactos, como por la facilidad de implantación y de medidas de mitigación de impactos.

E. Riesgo fiduciario

- 2.6 La PMM posee una sólida capacidad institucional y buenos mecanismos de recaudación de impuestos (¶1.9). El municipio cuenta con un parque industrial en su territorio, lo que genera 19% de su recaudación a través de transferencias estatales del Impuesto sobre la Circulación de Mercaderías y Servicios (ICMS). Esto, juntamente con las transferencias del Gobierno Federal, es un factor preponderante en casi la triplicación del presupuesto municipal en el periodo de seis años, de US\$79,44 (setenta y nueve millones cuarenta y cuatro mil Dólares) en 2001, para US\$220 (doscientos veinte millones de Dólares) en 2007. El Cuadro 2.2 presenta algunos datos financieros municipales.

12 Por sus siglas en portugués, Relatório de Avaliação Ambiental.

Cuadro 2.2: Ingresos y gastos municipales (presupuesto para 2007)		
Tipo de Ingresos y Gastos	%	Comentarios
Ingresos propios	26	de impuestos (IPTU, ISS, IRRF, ITBI) y tasas
Ingresos propios	9	de contribuciones, patrimonial y de servicios
Transferencias estatales	17	ICMS y otras
Transferencias federales	25	FPM y otras
Otras trasferencias	4	de personas y del exterior
Otros ingresos propios	9	Deuda activa y otras
Ingresos de capital	10	operaciones de crédito, venta de activos y transferencia y capital del Gobierno Federal y Estatal
Gastos de personal	35	LRF < 60%* (pagos personal y encargos sociales)
Gastos de operación	45	para funcionamiento, <i>Prefeitura</i> y Cámara Municipal
Inversiones	12	obras, proyectos, etc. (US\$28,70 millones)
Intereses y amortizaciones	6	repago de deudas
Otros gastos	2	inversiones financieras y otros
Presupuesto total para 2007: US\$220,50 millones		

- 2.7 De acuerdo con los datos de la ejecución presupuestaria de 2001 a 2006, la situación financiera del municipio de Maringá es positiva y mostró superávit durante dicho período. La PMM cumple con los requisitos de la Ley de Responsabilidad Fiscal (LRF) referentes a la gestión fiscal, los cuales condicionan la toma de préstamos externos. La evaluación financiera del municipio (ver enlace electrónico Análisis Financiero), muestra que tiene capacidad de asumir los compromisos derivados de la contratación de un financiamiento junto al Banco y de aportar los recursos de contrapartida.
- 2.8 El Cuadro 2.3 presenta un resumen comparativo de los límites establecidos por las disposiciones legales vigentes, en particular los artículos 19 y 20 de la Ley de Responsabilidad Fiscal (LRF) N°101/00 y el artículo N°7 de la Resolución del Senado Federal (RSF) N°43/01, con respecto a los índices calculados a partir de los datos de los balances financieros de la PMM, de enero a diciembre, de 2004 a 2006, y sobre la información disponible para 2007, de enero a agosto. La comparación indica que legalmente la PMM viene cumpliendo los límites establecidos por la LRF y otra legislación conexas que regula el endeudamiento de los municipios y, en consecuencia, la PMM está en condiciones legales de contratar un préstamo externo.

Cuadro 2.3: Límites fijados por la Ley de Responsabilidad Fiscal (LRF)

Indicadores	Límite Legal	Límite calculado 2004	Límite calculado 2005	Límite calculado 2006	Límite calculado Ene-Ago 2007
Gastos con Personal sobre Ingreso Líquido Corriente (ILC)	60%	41,40%	53,68%	49,94%	48,96%
Operaciones Realizadas sobre el ILC	16%	1,66%	1,43%	2,41%	2,11%
Amortizaciones y otras obligaciones sobre el ILC	11,50%	5,09%	7,11%	6,74%	0,63%
Deuda Consolidada Líquida sobre el ILC	1,2 veces	0,606 veces	0,686 veces	0,799 veces	0,713 veces

F. Otros aspectos especiales y riesgos

- 2.9 **Análisis de la capacidad institucional.** El análisis realizado con la herramienta PRAT (*Project Risk Assessment Tool*) permitió concluir que el proyecto es de riesgo moderado (16,3%), en la vecindad del límite de riesgo bajo (ver enlace electrónico Análisis Institucional). Los principales factores de riesgo identificados son: (i) la posible alteración en la prioridad del programa ante un eventual cambio de administración debido a las elecciones municipales de 2008; y (ii) la falta de personal calificado en cantidad suficiente para la ejecución del programa. El riesgo asociado con la elección municipal del año 2008 fue descartado dado que las autoridades municipales fueron reelegidas y continúan dando prioridad al programa. Por otra parte, los requisitos de personal mínimo previsto para la Unidad Ejecutora del Programa y el uso de un sistema de gerenciamiento adecuado (§3.3 y §3.9) permiten mitigar los riesgos relacionados a la cuestión de personal calificado.
- 2.10 **Evaluación técnica y funcional.** La evaluación técnica y funcional de las intervenciones viales incluyó un análisis de demanda macro que permitió estimar la demanda futura asociada a cada intervención considerando un horizonte de 20 años. A nivel micro, se utilizó un modelo de simulación de tránsito que permitió optimizar el desempeño de cada intervención hasta obtener la configuración funcional que generaría los mejores resultados en el contexto de la trama vial. Luego, utilizando como insumos los resultados de los análisis anteriores, se realizó la evaluación económica de las alternativas para definir las que serían elegibles para el programa.
- 2.11 Los diseños de los proyectos que conforman la muestra representativa del programa fueron realizados bajo criterios y métodos de cálculo y dimensionamiento modernos, basados en estándares de ingeniería aceptados internacionalmente. Los precios unitarios empleados para determinar los costos de los proyectos de la muestra, fueron obtenidos con base en precios de mercado de proyectos viales dentro de la PMM y en tablas de precios adoptados por el *Departamento de Estradas de Rodagem de Paraná* (DER/PR). Los diseños y

planos constructivos de las obras de la muestra representativa indican que no existen complicaciones relacionadas con la construcción de estas intervenciones, por lo que con relación a ellas no hay ningún problema de viabilidad técnica. En cuanto a las restantes intervenciones del programa, todas ellas han sido ya debidamente evaluadas y aprobadas técnicamente a los niveles de análisis macro y micro. En el proceso de elaboración de los planos constructivos de esas intervenciones, se seguirán los mismos criterios de rigurosidad aplicados para la muestra representativa¹³.

- 2.12 **Viabilidad económica.** Las intervenciones del componente de movilidad y transporte fueron evaluadas desde el punto de vista económico con base en un enfoque de comparación de costos y beneficios económicos al pasar de la condición “sin intervención” a la condición “con intervención”. La evaluación económica fue realizada para el componente en forma global y para cada uno de sus tres sub-componentes. Entre los costos se consideraron los de inversión y mantenimiento de cada intervención. Los beneficios incluyeron ahorros en tiempos de viaje, ahorros en consumo de combustible y otros ahorros en costos de operación de los vehículos. Otros beneficios que no fueron cuantificados en la evaluación incluyen la reducción de la contaminación del aire y la disminución en accidentes de tránsito y la utilización de ciclovías para transporte y recreación (ver enlace electrónico Estudio de Viabilidad Económica).
- 2.13 Para cada uno de los grupos de intervenciones y mediante el flujo de beneficios y costos anuales en un rango de 20 años, se determinó el VPN al 12% y la TIRE. Adicionalmente, se realizaron análisis de sensibilidad considerando en un caso un aumento de 20% en los costos de inversión, en otro caso una disminución de 20% en los beneficios incrementales al pasar de la condición “sin intervención” a la condición “con intervención”, así como una combinación simultánea de estos dos efectos, pero considerando cambios del orden del 10%. Los resultados se resumen en el Cuadro 2.4 se obtuvo una rentabilidad global del 62% y muestra que en forma individual, todos los grupos de intervenciones son viables.

Cuadro 2.4: Indicadores de rentabilidad económica

Intervenciones	Inversión (millones US\$)	TIRE (%)	SENSIBILIDAD TIRE %		
			+20% costos	-20% beneficios	+10% costos y 10% beneficios
Programa global	36,21	62,0	52,0	50,0	51,1
Corredor troncal y conectividad de la red	16,11	72,0	61,4	59,2	60,4
Paso subterráneo ferrocarril	20,10	51,9	43,0	39,2	40,9

13 Por la complejidad técnica del proceso de selección utilizado, las obras elegibles del programa están restringidas a aquellas evaluadas durante la etapa de preparación, de ahí que la naturaleza de esta operación es de obras específicas.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Mecanismo de ejecución

- 3.1 El prestatario del programa será el municipio de Maringá. El garante será la República Federativa de Brasil. El Organismo Ejecutor será la PMM que propone un esquema de ejecución compuesto por una Unidad Ejecutora del Programa (UEP) directamente vinculada al gabinete del *Prefeito* y un Comité Gestor.
- 3.2 La UEP ejercerá la coordinación general del programa y se apoyará en las Secretarías Municipales relacionadas directamente con la ejecución de la operación. Como unidades de apoyo también estarían la Comisión Permanente de Licitaciones (CPL) y la Procuraduría Jurídica del municipio.
- 3.3 La UEP estará compuesta por funcionarios de la PMM apoyados por consultores contratados específicamente para este fin. Formarán el equipo, un coordinador general, responsable por la coordinación general del programa, un coordinador administrativo y financiero, un asesor jurídico y los asesores técnicos y contable-financieros que sean necesarios.
- 3.4 El Comité Gestor será un cuerpo colegiado presidido por el *Prefeito* y compuesto por los Secretarios de Planificación, de Transportes y de Gestión, por el Procurador General y por un representante indicado por el Consejo de Desarrollo Económico de Maringá (CODEM), además del Coordinador de la UEP. Su función es discutir, revisar y aprobar el Plan Anual de inversiones y otros informes del programa, además de presentar el estado de avance del programa al *Prefeito*. Se estima que el Comité Gestor se reúna una vez por mes, en el primer año, y después una vez por semestre en los años subsiguientes. La UEP y el Comité Gestor fueron conformados oficialmente mediante Decreto No. 263/2009 del 13 de enero de 2009.
- 3.5 La UEP será responsable de coordinar y ejecutar las diferentes acciones e intervenciones del programa haciendo cumplir las determinaciones del Comité Gestor y actuará como único interlocutor de la PMM ante el Banco. También será responsable por las siguientes funciones: (i) la planificación de las inversiones y coordinación presupuestaria con las secretarías correspondientes; (ii) evaluación de los proyectos ejecutivos de las obras; (iii) preparación y acompañamiento de los procesos de licitación de las obras, compras de bienes y servicios; (iv) coordinación y supervisión del plan de expropiaciones necesarias; (v) control y acompañamiento de la supervisión y fiscalización de obras; (vi) coordinación y supervisión de los aspectos ambientales; (vii) control de la contabilidad y archivos, presentación de solicitudes de desembolso y prestación de cuentas; (viii) control físico y financiero, y elaboración de los informes de avance físico y financiero; (ix) coordinar el cumplimiento de Cláusulas Contractuales establecidas en el Contrato de Préstamo; (x) monitoreo y evaluación de los resultados intermedios y de las metas e indicadores del Marco de Resultados; (xi) desarrollar los sistemas gerenciales y contables necesarios para el acompañamiento físico e

- financiero; (xii) elaboración de los Planes Operativos Anuales (POA); (xiii) preparación de los términos de referencia para las contrataciones de servicios de firmas consultoras; (xiv) elaboración de toda la documentación técnica y administrativa pertinente a los procesos de licitación y contratación; y (xv) preparar otros informes requeridos por el Banco.
- 3.6 La Comisión Especial de Licitaciones (CEL) será la responsable de analizar y resolver las licitaciones de obras y contratación de bienes y servicios del programa y será parte integrante de la CPL de la PMM. Será constituida por cinco miembros: (i) tres miembros permanentes, el Director de Licitaciones, que actuará como Presidente de la CEL; un oficial financiero de la Secretaría de Finanzas y un especialista legal de la Procuraduría Jurídica del municipio; y (ii) otros dos miembros representantes de las secretarías involucradas en el objeto de la licitación. La aprobación de los proyectos ejecutivos, el control y supervisión de las obras serán de responsabilidad de la Secretaría Municipal de Transportes, y se contratarán servicios de consultoría para dar apoyo en las tareas de supervisión y control de calidad de las obras.

B. Adquisición de bienes y servicios

- 3.7 La adquisición de bienes y servicios, y la contratación de obras se realizarán de conformidad con las Políticas del Banco (GN-2349-7 y GN-2350-7). De acuerdo a lo dispuesto en el documento del mecanismo crediticio de PROCIDADES, la supervisión de este programa será flexibilizada, teniendo en cuenta los resultados del Análisis de Riesgo realizado (§2.9), cuyos resultados lo califican de riesgo moderado. Por tratarse de un ejecutor sin experiencia previa con el Banco, durante el primer año de ejecución la revisión de las adquisiciones y contrataciones de obras, de bienes y servicios, y consultorías se harán en la modalidad ex-ante; así como de la primera tramitación de desembolso, con el fin de que el Banco pueda orientar y asegurar la capacidad de la PMM en este tipo de procedimientos. Después del primer año de ejecución, el Banco podrá adoptar una modalidad de revisión ex-post para el resto de la ejecución del programa (ver Anexo II).

C. Reconocimiento de gastos

- 3.8 La PMM ha incurrido en gastos durante la preparación del programa y ha estado ejecutando algunas obras elegibles que forman parte del aporte de contrapartida. La PMM ha solicitado al Banco que se reconozca como contrapartida local gastos ocurridos luego de la aprobación de la solicitud de préstamo por parte de COFIEX¹⁴, y hasta la aprobación de la operación, hasta un monto máximo de US\$5,01 (cinco millones diez mil Dólares), correspondientes a las siguientes actividades y obras incluidas: (i) preparación del programa hasta US\$250 (doscientos cincuenta mil Dólares) (contratación de estudios, proyectos, impacto ambiental, evaluación económica y administración); y (ii) obras hasta US\$4,760 (cuatro millones setecientos sesenta mil Dólares), correspondiente al paso subterráneo del ferrocarril. Los procedimientos utilizados en la contratación de las

14 La operación fue autorizada mediante Recomendación No. 887 de la COFIEX, del 4 de setiembre de 2006. El reconocimiento se solicita a partir del 16 de octubre de 2006, fecha en que se realizó la primera misión por parte del Banco. La política del Banco establece que los gastos son reconocidos a partir de la entrada de la operación al Pipeline, que corresponde a la fecha de la aprobación del *Abstract* de Proyecto, aprobación que tuvo lugar el 2 de febrero de 2007.

mencionadas obras y servicios estuvieron de acuerdo con lo establecido en la legislación local.

D. Disposiciones de monitoreo y evaluación

- 3.9 El Banco realizará las misiones de administración que fuesen necesarias para fines del monitoreo técnico, financiero y operativo del programa. La UEP será la encargada del monitoreo de los indicadores y la información necesaria para la elaboración de la evaluación de desempeño y final. Dentro de la UEP, se prevé un área dedicada al seguimiento, monitoreo y evaluación del programa, que se encargará de sistematizar las informaciones de seguimiento y realizar las encuestas y estudios necesarios a su evaluación de impacto. Estas actividades están incluidas en el componente de Administración del Programa.
- 3.10 La UEP será la encargada del monitoreo de los indicadores y la información necesaria para la elaboración de la Evaluación de Desempeño y apoyará al Banco a preparar el Informe de Terminación del Programa. Estas tareas serán realizadas con el apoyo del sistema gerencial, el cual deberá tener características y capacidad acordadas con el Banco, de modo que permita migrar información al sistema de información general de PROCIDADES. a ser implementado por el Banco para gerenciamiento de los proyectos y programas que se financiaran dentro del mecanismo crediticio de PROCIDADES. **Será condición previa para el primer desembolso del programa la contratación de dicho sistema gerencial y de control financiero-contable.**

E. Fondo rotatorio y auditoría externa

- 3.11 Con el fin de proveer recursos en carácter de anticipo para la realización de las actividades financiadas con recursos del Banco, se creará un Fondo Rotatorio limitado al 10% del monto del préstamo del Banco.
- 3.12 Durante la ejecución, la UEP presentará anualmente los estados financieros auditados del programa. La auditoría externa será efectuada por el Tribunal de Cuentas del Estado de Paraná¹⁵. Los estados financieros auditados anuales del programa serán presentados dentro de los 180 días¹⁶ posteriores a la finalización del año fiscal y los informes de auditoría de cierre del programa, serán presentados dentro de los 180 días posteriores al último desembolso.

F. Actividades significativas posteriores a la aprobación

- 3.13 Como continuación de las actividades de preparación, la PMM deberá finalizar los proyectos ejecutivos de las obras que no fueron incluidas en la muestra representativa del Programa según el cronograma de ejecución establecido y realizar oportunamente las gestiones que le permitan la implantación de las dos terminales en el extremo del corredor troncal de autobuses (¶1.15a).

15 El Tribunal de Cuentas de Paraná es uno de los tres órganos contralores certificados por el Banco para realizar auditorías en Brasil.

16 Se solicita excepción a la Política del Banco para ampliar el plazo de 120 para 180 días por solicitud expresa del Tribunal de Cuentas de Paraná, debido al alto número de operaciones en ejecución y por aprobar en ese estado, ya que el Tribunal no dispone con recursos humanos suficientes para atender todas las auditorías en la misma fecha límite.

PROPUESTA DE PRÉSTAMO
BRASIL
PROCIDADES - MARINGÁ
Programa de Movilidad Urbana del Municipio de Maringá
(BR-L1087)

MATRIZ DE RESULTADOS

Marco de Resultados - Matriz de Indicadores			
Objetivo del proyecto	El fin es promover la mejoría de la calidad de vida de los pobladores de la región metropolitana del Municipio de Maringá, por medio de intervenciones de infraestructura en el área de movilidad y transporte urbano.		
Indicador de resultados	Línea Base	Meta	Resultado al final del programa
Percepción del transporte público			
- Nivel de satisfacción de los usuarios de transporte público en el Municipio de Maringá	35% (estimado, será medido por la PMM antes del inicio del programa)	60% (+70 %)	Los porcentajes de opiniones favorables (buena a excelente) de los habitantes de Maringá, relacionadas con componentes del transporte urbano y de tránsito directamente asociados con movilidad, serán mayores a aquellos obtenidos antes del inicio del programa (AIP). Encuestas de opinión en hogares del municipio
Transporte Público			
- Reducción del tiempo promedio de viaje en transporte colectivo	103 min.	92.7 min. (-10%)	Porcentaje de reducción del tiempo promedio de viaje en transporte colectivo, durante los períodos pico por la mañana, en el corredor Este-Oeste
- Reducción del costo operacional de la flota de autobuses de Maringá (veh-km)	1.137.152 Km	981.875 Km (-14%)	Porcentaje de reducción del costo operacional de la flota de autobuses de Maringá
- Reducción del nivel de saturación del Terminal Central	220 viajes/h	119 viajes/h (-46%)	Porcentaje de reducción del nivel de saturación del Terminal Central
Transporte por vehículo privado			
- Reducción de los tiempos promedios de viaje por automóviles en las vías principales (en los tramos de control)	17,5 min/viaje	10,4 min/viaje (-41%)	Porcentaje de reducción de los tiempos de viaje por automóviles, durante las horas pico, medido mediante técnica de vehículo flotante, en los tramos de control escogidos en los ejes Este-Oeste y Norte-Sur. Línea de base fue medida en Dic. 2007

- Reducción de los costos operacionales de los autos en las vías		0,15 lt/km		0,125 lt/km (-17%)		Porcentaje de reducción de los costos operacionales por automóviles, durante las horas pico, obtenido del modelo VOC, con velocidades medidas mediante técnica de vehículo flotante, en los tramos de control	
Fortalecimiento institucional							
- Aumento de la recaudación de los tributos municipales		US\$3.521,13		US\$2.992,72 (-15%)		Porcentaje de aumento en la recaudación de los tributos directos del municipio (IPTU, ITBI, ISS)	
	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta	
Componente. Inversiones para la modernización del transporte urbano							
Productos							
Construcción de corredor troncal Este-Oeste, con carriles preferenciales para autobuses del sistema integrado	0	0	3.5	2,5	0	6 Km	
Construcción de dos binarios Norte-Sur & contorno de la UEM	0	0	0	6,0	6,2	12,2 Km	
Adecuación de vías locales	0	1,5				1.500 m	
Construcción de terminales de integración (Rodoviária y Bosque)	0	0	1	1	0	2 unid.	
Resultados finales							
Velocidad comercial media del corredor troncal (eje este-oeste) entre la Terminal Oeste (Bosque) y la Terminal Este (Rodoviaria)	25 Km/h	25 Km/h	25 Km/h	28 Km/h	30 Km/h	31 Km/h.	
Nuevo sistema de semáforo de tránsito en funcionamiento	0	0	0	40%	60%	100%	Número de intersecciones del programa
Componente. Fortalecimiento Institucional							
Productos							
Desarrollo catastro IPTU	0	100%	0	0	0	100%	
Actualización base digital	0	100%	0	0	0	100%	
Equipos de cómputo	0	100%	0	0	0	100%	
Software gestión tributaria	0	100%	0	0	0	100%	
Plan de Expansión Urbana Maringá	0	0	40%	60%	0	100%	
Capacitación y software gestión tránsito	0	0	0	100%	0	100%	

PROPUESTA DE PRÉSTAMO
BRASIL
PROCIDADES - MARINGÁ
Programa de Movilidad Urbana del Municipio de Maringá
(BR-L1087)
PLAN DE ADQUISICIONES

No. de referencia	Categoría y descripción del contrato y costo estimado de la adquisición (US\$)	Método de adquisición	Revisión (previa o posterior)	Fuente de financiamiento (en porcentaje)		Pre-calificación (sí/no)	Fechas estimadas de publicación / Anuncio específico de adquisición	
				BID %	Local %		Publicación del anuncio específico	Término del contrato
1	Obra del Corredor de Bus Este – Oeste. Valor estimado: US\$9,68 millones.	LPN	Prevía	64	36	No	Sep. - 2008	Dic. - 2009
2	Obra del Terminal Este (Terminal Jamil Josepetti). Valor estimado: US\$1,5 millones.	LPN	Prevía	64	36	No	Jul. - 2008	Sep. - 2009
3	Obra del Terminal Oeste (Rua Castro Alves). Valor estimado: US\$1,6 millones.	LPN	Prevía	64	36	No	Ene. - 2009	Mar. - 2010
4	Obra de drenaje, pavimentación y rutas de contorno oeste de la UEM. Valor estimado: US\$2,5 millones.	LPN	Prevía	66,6	33,3	No	Jul. - 2009	Dic. - 2010
1	Actualización de la Base Digital del municipio. Valor estimado: US\$44 mil.	TOMADA PRECIOS	Prevía	91	9	No	Feb. - 2009	Jun. - 2009
2	Adquisición de equipamientos de informática. Valor estimado: US\$111 mil.	LPN	Prevía	91	9	No	Feb. - 2009	Jun. - 2009
3	Adquisición de software de gestión tributaria y aplicaciones. Valor	LPN	Prevía	91	9	No	Jun. - 2009	Dic. - 2009

No. de referencia	Categoría y descripción del contrato y costo estimado de la adquisición (US\$)	Método de adquisición	Revisión (previa o posterior)	Fuente de financiamiento (en porcentaje)		Pre-calificación (sí/no)	Fechas estimadas de publicación / Anuncio específico de adquisición	
				BID %	Local %		Publicación del anuncio específico	Término del contrato
	estimado: US\$200 mil.							
4	Desarrollo y catastro. Valor estimado: US\$180 mil.	LPN	Previa	91	9	No	Jun. - 2009	Dic. - 2009
1	Servicios, estudios y proyectos. Valor estimado: US\$417 mil.	LISTA CORTA	Previa	40	60	No	Ene. - 2009	Dic. - 2010
2	Servicios topografía y suelos. Valor estimado: US\$167 mil.	LISTA CORTA	Previa	0	100	No	Ene. - 2009	Dic. - 2011
3	Contratación de consultorías para supervisión. Valor estimado: US\$667 mil.	LISTA CORTA	Previa	96	4	Sí	Ene. - 2009	Dic. - 2012