**BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**

**PROGRAMA**

**PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE ESTADOS Y MUNICIPIOS DE MÉXICO**

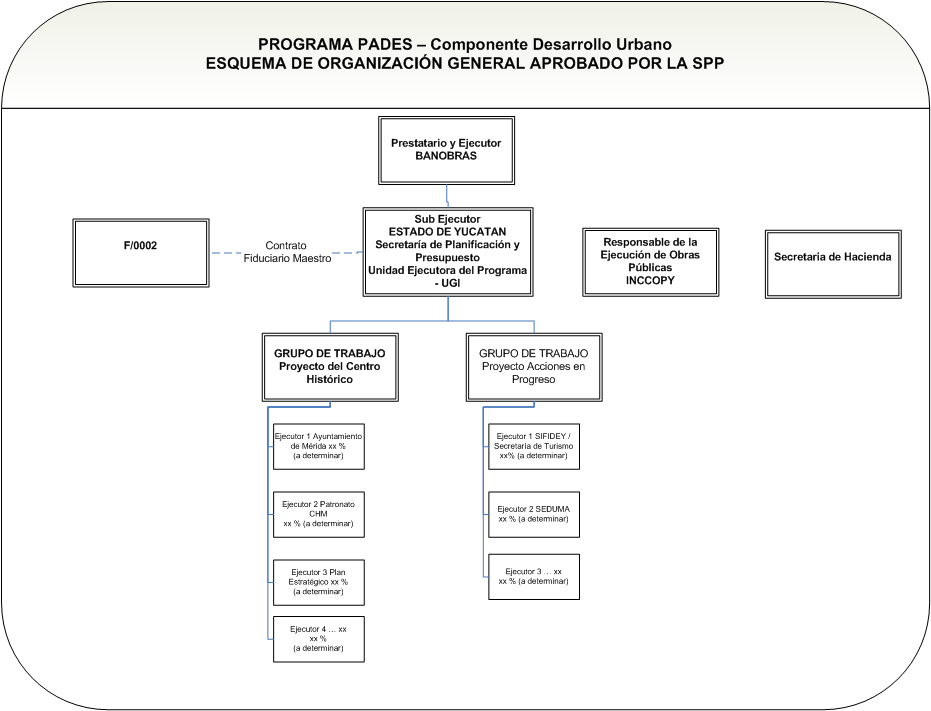
**PROYECTO ESTADO DE YUCATÁN**

**COMPONENTE DESARROLLO URBANO**

**Perfil de Proyecto**

**7 de mayo de 2010**

1. **Diagnóstico**
2. El Estado de Yucatán presenta importantes oportunidades y desafíos para mejorar la calidad de vida y competitividad en sus ciudades mediante el desarrollo y/o revitalización de áreas urbanas deprimidas o subutilizadas. En este contexto se han priorizado dos sectores urbanos emblemáticos y con gran potencial para el desarrollo de sus respectivas ciudades; ellos son: sector del malecón de Puerto Progreso, en el municipio de Progreso de Castro, y el Centro Histórico (CH) de la ciudad de Mérida. El municipio de Progreso de Castro se encuentra en el litoral norte del estado de Yucatán; en términos poblacionales es el más importante de la zona costera del estado (55.480 habitantes). Su ubicación cercana a la ciudad de Mérida y la existencia de un puerto de altura atraen al turismo nacional e internacional. La ciudad, especialmente su sector costero, recibe fuertes flujos estacionales de turistas (más de 200.000 en épocas vacacionales) que saturan las playas y el malecón existente, al igual que las instalaciones y servicios del sector (gastronómicos, hoteleros, entre otros). Adicionalmente, se generan problemas de movilidad peatonal, congestión vehicular, y se está afectando negativamente la duna costera. Mérida, capital del Estado de Yucatán, es la ciudad más importante del sureste mexicano; con una población de aproximadamente 800.000 habitantes, constituye una de las mayores áreas metropolitanas del país. En los últimos años la ciudad ha presentado un fuerte crecimiento expansivo hacia su periferia, mientras su área central, especialmente el CH ha tendido a despoblarse y perder dinamismo económico y social. En el CH se concentran las principales edificaciones con valor histórico a la vez que se despliegan las principales actividades culturales y de la tradición meridana. Sin embargo, existen varios factores que amenazan el potencial turístico y habitacional del CH, destacándose los siguientes: escasez de espacios verdes para la recreación y la recuperación ambiental, escasa oferta de viviendas familiares, difícil movilidad vehicular y peatonal, áreas con un deterioro físico creciente (fachadas de vivienda), falta de realce de edificios patrimoniales, y una situación muy precaria del comercio informal (social, económica y sanitaria) que ha comenzado a ocupar ilegal e irracionalmente el espacio público.
3. **Objetivo**
4. Mejorar la calidad de vida y competitividad de las ciudades del Estado de Yucatán a través de la ejecución de proyectos integrales que impulsen el desarrollo de sectores urbanos con fuerte potencial social y económico.
5. **Componentes y acciones**
6. Los proyectos de Puerto Progreso y del CH de Mérida tienen un enfoque integral que comprende varias áreas temáticas y actividades.
7. **Puerto Progreso** (**US$8,3 millones**). Este proyecto está estructurado en los siguientes componentes: (A) Componente de Desarrollo y Equipamiento Urbano: (i) prolongación del malecón internacional (construcción de un andador costero, peatonal y ciclo vía); (ii) construcción de un paseo peatonal turístico que una el sector de la ciudad más dinámico con el área colindante al nuevo malecón (más deprimida); y (iii) señalización vial y turística; (B) Componente Ambiental: (i) recuperación de la duna costera; (ii) construcción de un área para protección de tortugas; (iii) construcción y organización de un Centro de acopio de sargazo; (iv) producción de especies nativas y reforestación de la playa; y (v); fortalecimiento de la gestión de recolección y disposición de residuos sólidos; (C) Componente de Desarrollo Social y Económico: (i) fondo de asistencia técnica para mejorar la calidad de la oferta de bienes y servicios; (ii) promoción turística y cultural del sector; y (D) Componente de Fortalecimiento Institucional y Comunicación: (i) diseño e implementación de un plan de socialización y comunicación del proyecto; (ii) elaboración de un plan de desarrollo integral de Puerto Progreso; y (iii) fortalecimiento del organismo ejecutor (manuales y capacitación).
8. **Centro Histórico de Mérida (US$26,9 millones).** El proyecto comprende tres componentes: (A) Componente de Desarrollo e Imagen Urbana: (i) construcción de un “parque verde” de aproximadamente cinco hectáreas (forestación, construcción de banquetas, mobiliario urbano, caminerías y ciclovías, áreas de servicio, entre otras acciones) en sector de “La Plancha”; (ii) revitalización de tres corredores viales y peatonales articuladores (mejoramiento de aceras, mobiliario urbano, arborización, y entubamiento de cables); (iii) iluminación de los principales monumentos históricos; y (iv) mejora de la imagen urbana en el núcleo central del CH (9 manzanas) (iluminación, mobiliario urbano, ampliación de aceras, etc.); (B) Componente de Desarrollo Social y Económico: (i) relocalización de comerciantes informales y re-funcionalización de los mercados populares Lucas de Gálvez y San Benito (mejoras físicas y sanitarias, dotación de servicios de guardería y asistencia médica, entre otras acciones); (ii) señalética para promover recorridos turísticos; (iii) remodelación y dotación de un edificio con valor histórico para el establecimiento de una “estación del conocimiento” (biblioteca digital, servicios de internet e incubadora de empresas); (iv) fondo para asistencia técnica y promoción de pequeñas empresas del CH; y (v) fondo para promover la vivienda e imagen urbana (densificación y mejoramiento de fachadas); (C) Componente de Fortalecimiento Institucional y Comunicación: (i) diseño e implementación de un plan de socialización y comunicación del proyecto; (ii) elaboración de un plan de desarrollo integral del CH; y (iii) fortalecimiento de organismos ejecutores (manuales y capacitación).
9. **Resultados esperados y beneficiarios**
10. Como resultado de las intervenciones propuestas se espera, contribuir a: **(A)** **CH de Mérida** (i) dinamizar la economía local; (ii) mejorar las condiciones de vivienda y de residencialidad; (iii) facilitar la movilidad, principalmente peatonal y turística; (iv) racionalizar y dignificar las actividades comerciales populares; (v) mejorar las condiciones ambientales; y (vi) promocionar el patrimonio cultural tangible e intangible. **(B) Puerto Progreso:** (i) dinamizar la economía local de base turística; y (ii) mejorar las condiciones ambientales y de infraestructura física en el frente de playa. De manera directa se espera beneficiar a los habitantes de Puerto Progreso (55.000 habitantes) y del CH de Mérida (aproximadamente 120.000), quienes verán mejoradas las condiciones urbanas, ambientales y socieconómicas de estos sectores. De manera indirecta se beneficiarán los turistas nacionales e internacionales que visitan las ciudades de Progreso y Mérida (aproximadamente 900 mil al año).
11. **Arreglos institucionales para la ejecución**
12. La integralidad de las intervenciones requiere un arreglo institucional que incentive la colaboración y coordinación entre un gran número de entidades que participarán en la ejecución de dichas intervenciones. La Secretaría de Planificación y Presupuesto (SPP) sería la responsable de ejecutar la totalidad del programa con el Estado de Yucatán, a través de su Unidad de Gestión de la Inversión (UGI). Dentro de la UGI se designarán coordinadores que estarán a cargo del seguimiento de los proyectos del CH de Mérida y de Puerto Progreso. Además intervendrían en el proceso de ejecución otras dependencias de la SPP, como ser la Dirección de Planeamiento, y especialmente la de Presupuesto a través del Departamento de Control Presupuestario. Los coordinadores de los proyectos conformarán grupos de trabajo integrados por las diferentes instituciones y entidades involucradas directa o indirectamente en la ejecución de cada proyecto. Cada una de estas entidades participarán del proceso de ejecución conforme a su área de competencia. Según lo considere conveniente para el logro de los objetivos de ejecución, la SPP, a través de su Secretario, convocará a los grupos de trabajo a fin de evaluar avances y coordinar actividades. El arreglo institucional de ejecución se detalla en el siguiente esquema.



1. **Riesgos**
2. Existen dos riesgos fundamentales que pueden afectar la adecuada ejecución de los proyectos contemplados en este componente: (i) falta de coordinación interinstitucional; y (ii) problemas legales que imposibiliten la utilización de ciertos terrenos estratégicos. En el proyecto de Puerto Progreso se requiere una estrecha coordinación entre SIFIDEY (principal ejecutor del componente), SEDUMA y SERMARNAT (autoridades ambientales) y, principalmente, con la API que es propietaria de un predio estratégico que permitirá conectar el nuevo malecón con el que ya existe. En el proyecto del CH de Mérida existe un número aún mayor de participantes, con lo cual es clave la presencia de una autoridad con fuerte poder de convocatoria y coordinación. Adicionalmente, luego de las próximas elecciones municipales (mayo 2010) será necesario discutir y revisar las prioridades del proyecto con las nuevas autoridades. Especialmente será clave el apoyo de la Alcaldía para el éxito de proceso de ordenamiento del comercio popular. En cuanto a la disponibilidad de terrenos, la SPP está llevando adelante un proceso de análisis y negociación que permita disponer de los terrenos de La Plancha, actualmente destinados a maniobras ferroviarias, y sobre los cuales existe un proceso litigioso entre el gobierno federal y un concesionario. Sin este terreno, el impacto detonante que se espera tener con las intervenciones en el CH se vería fuertemente limitado.
3. **Presupuesto del componente**
4. El costo total del componente de Desarrollo Urbano asciende a US$35,3 millones, según se detalla en el Cuadro 1. Es importante destacar que se identificaron otras inversiones complementarias por aproximadamente US$3 millones que, eventualmente, podrían ser financiadas con recursos de contrapartida (principalmente de los respectivos gobiernos locales). Sin embargo, el logro de los objetivos generales del componente de desarrollo urbano no se verían afectados si dicho aporte no se hace efectivo.

**Cuadro 1: Presupuesto del Componente de Desarrollo Urbano**



1. **Calendario proceso de pre-inversión**
2. Las obras contempladas en los proyectos del CH de Mérida y de Puerto Progreso son de diseño y ejecución relativamente simples. La preparación de la mayoría de los estudios necesarios para iniciar la ejecución de obras demoraría de 3 a 4 meses; sólo los estudios para el parque La Plancha, la Estación del Conocimiento y la refuncionalización de los mercados requerirían unos 8 meses de trabajo (ver detalle en Cuadro 2). Actualmente, la totalidad de las obras poseen estudio de prefactibilidad técnica y ambiental, con una estimación bastante precisa de costos. Los presupuestos de obra expuestos en la sección anterior incluyen recursos para la elaboración de los estudios de factibilidad que se requieran

**Cuadro 2: Detalle de estudios para proceso de pre-inversión**



1. **Análisis Financiero**
2. Como parte del análisis financiero del componente de desarrollo urbano, se estudiaron en detalle las finanzas de los Municipios de Mérida y Progreso. Adicionalmente, con base en los instrumentos tributarios disponibles a nivel local, se analizaron distintos escenarios de recuperación de las inversiones públicas a realizarse en las áreas de intervención.
3. En el caso del municipio de Mérida es altamente factible recuperar la inversión mediante el cobro del impuesto predial, contribuciones por mejoras, y/o derechos por uso de suelo en los mercados populares (ver Cuadro 3).
4. Distinta es la situación en el municipio de Progreso donde no se utilizan las contribuciones por mejora y sólo se recauda un 30% de la emisión del impuesto predial. En la situación actual, no es posible recuperar un monto significativo de la inversión. Sin embargo, si se realiza un proceso de fortalecimiento institucional al área financiera y catastral del Ayuntamiento de Progreso, los niveles de recaudación del impuesto predial podrían incrementarse significativamente; sólo con recaudar el 70% de la emisión del impuesto predial se podría recuperar el total de la inversión en aproximadamente 10 años (sin modificar alícuotas, valores catastrales, ni número de predios).

**Cuadro 3: Indicadores resumen del análisis financiero**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Instrumento tributario** | **Recaudación anual incremental** | **Supuestos** |
| **Alcaldía de Mérida** | | |
| Impuesto predial | US$ 290 mil | Se reduce en el área de intervención un 50% la brecha existente entre valores catastrales y de mercado |
| Derechos por uso de suelo en los mercados | US$ 800 mil | Se paga según la norma, lo que implica elevar el pago mensual actual por m2 de US$25 a US$89 m2, manteniendo un nivel de morosidad del 40%, |
| Contribución por mejoras | Entre US$600 mil y US$ 1,2 millones | Porcentaje de recuperación de la inversión en un horizonte de 25 años:   * 100%: pago anual promedio de US$10,11 por m2 * 75%: pago anual promedio de US$7,58 por m2 * 50%: pago anual promedio de US$5,06 por m2 |
| **Alcaldía de Progreso** | | |
| Impuesto predial | US$ 767 mil | Se recauda 70% de la emisión |

1. **Análisis Económico**
2. Los proyectos de Puerto Progreso y CH de Mérida cuentan con un detallado análisis económico que consistió en: (i) análisis de mínimo costo de alternativas técnicas de material para principales componentes de obras; y (ii) análisis costo-beneficio, donde los beneficios se estimaron a partir del de la valorización inmobiliaria que se generará con las mejoras urbanas, sociales y económicas que se producirán en el área de intervención; esta metodología es de “mínima” ya que no capta todos los beneficios asociados a las intervenciones (por ejemplo, aquellos relacionados a mejoras sanitarias y de productividad en los mercados). A continuación se resumen los principales resultados del análisis económico:

**Cuadro 4: Indicadores resumen del análisis económico**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Proyecto** | **Ahorro de costos al escoger alternativa más eficiente** | **VAN** | **Relación costo-beneficio** |
| Puerto Progreso | 21% | US$ 2,7 millones | 0,75 |
| CH de Mérida | 25% | US$ 43,0 millones | 0,52 |

**Anexo 1: Archivos Técnicos**

1. Fichas de Proyecto
2. Diagnóstico Urbano
3. Diagnóstico Social
4. Diagnóstico Económico
5. Análisis Económico
6. Análisis Financiero
7. Análisis Social y Ambiental
8. Análisis Institucional y de Riesgos
9. Matriz de Resultados