

Relatório de Término de Projeto

PCR

Nome do Projeto:	Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo
País:	Brasil
Setor:	Transportes
Equipo de Projeto Original:	Mario Durán-Ortiz, Federico Basañes, Luis P. e Miglino (RE1/FI1); Paula Giraldez (LEG/OPR); Pablo Peña (COF/CBR); Leonardo Castro Rodríguez, Rosana D. Brandão, Carlos Noronha, José de Arimatéa Rodrigues e Marcílio Neves, (consultores)
Número de Projeto:	BR-0400
Número de Empréstimo:	1571/OC-BR
Data do QRR:	3 de marzo de 2015
Data de Aprovação Final:	7 de mayo de 2015

Equipe do PCR:	Autor Principal e membros: Chefe de Equipe, Dalve Soria, Especialista em Transportes (INE/TSP); Paulo Carvalho (TSP/CBR); e Giovanna Mahfouz (INE/TSP); com o apoio do Coordenador da UCP do MSBC Alberto Alécio Batista e do Consultor do MSBC José Adonis Gervásio
-----------------------	--

ABREVIACÕES

BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
COFIEEX	Comissão de Financiamentos Externos
FPF	Final do Programa Proposto
GIS	Geographic Information System ou Sistema de Informações Geográficas
HDM	Highway Design and Maintenance Model
ISDP	Informe de Seguimiento de Desempeño de Proyecto
OD	Probabilidade de Atingir os Objetivos de Desenvolvimento
PAIS	Project Alert Identification System
PCR	Project Conclusion Report ou Relatório de Término de Projeto
PI	Progresso na Implementação do Projeto
PIB	Produto Interno Bruto
PPMR	Project Performance Monitoring Report
QRR	Quality and Risk Review ou Revisão de Qualidade e Risco
SBC	Município de São Bernardo do Campo
SEAIN	Secretaria de Assuntos Internacionais
SIB	Sistema de Informações Básicas
SSP	Situação sem Projeto
SU	Probabilidade de Ocorrência das Suposições de Propósito a Fim
TIR	Taxa Interna de Retorno
UCP	Unidade de Coordenação do Programa BID

ÍNDICE

I. INFORMAÇÃO BÁSICA	5
II. O PROJETO	6
A. Contexto do projeto.....	6
B. Descrição do projeto	8
C. Revisão da qualidade do desenho	9
III. RESULTADOS	9
A. Efeitos diretos	9
B. Externalidades.....	15
C. Produtos	16
D. Custos do projeto	21
IV. IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO	21
A. Análise de fatores críticos	21
B. Desenvolvimento do mutuário/órgão executor	22
C. Desenvolvimento do Banco	22
V. SUSTENTABILIDADE.....	23
A. Análise de fatores críticos	23
B. Riscos potenciais.....	23
C. Capacidade institucional	24
VI. MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO	25
A. Informação sobre resultados	25
B. Monitoramento futuro e avaliação ex post.....	25
VII. LIÇÕES APRENDIDAS	26

ANEXO

ANEXO I	Avaliação do Mutuário
ANEXO II	Ajuda Memória do Seminário de Término de Projeto

I. INFORMAÇÃO BÁSICA

DADOS BÁSICOS (MONTANTES EM US\$)							
PROJETO: BR-0400 EMPRÉSTIMO: 1571/OC-BR Mutuário: Município de São Bernardo do Campo Órgão Executor (OE): Município de São Bernardo do Campo Sector: TRANSPORTES – INE/TSP Instrumento de Empréstimo: Programas de Obras Múltiplas Aprovação da COFIEIX: 04.set.2002 Missão de Orientação do BID: 29.set a 3.out.2003 Missão de Análise do BID: 01 a 09.dez.2003 Missão de Negociação do BID: 19 a 22.jul.2004 <u>Montantes Originais do Programa</u> Financiamento do BID: US\$72,000,000.00 Aporte Local do Município: US\$48,000,000.00 Valor Total do Programa: US\$120,000,000.00 <u>Montantes Finais do Programa:</u> Financiamento do BID: US\$72,000,000.00 Aporte Local do Município: US\$ 61,041,980.29 Valor Total do Programa: US\$133,041,980.29 Investimento Combate a Pobreza (PTI): Não Equidade Social (SEQ): Não Classificação Ambiental: A, B, ou C: - N/A (na época da análise desta operação não havia esta classificação no Banco) Seminário de Término do Projeto: 2014	TÍTULO: Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo I Data da Aprovação pelo Diretório: 25.ago.2004 Data da Assinatura do Contrato de Empréstimo: 31.mar.2006 Data da Elegibilidade do Primeiro Desembolso: 04.ago.2006 <u>Meses em Execução</u> Desde a aprovação: 116 meses Desde a efetividade do contrato: 96 meses <u>Períodos de Desembolso</u> Data Original de Último Desembolso: 31.mar.2012 Data Atual do Último Desembolso: 31.mar.2014 Extensão Acumulada Total (Meses): 96 Extensão Geral (Meses) : 72 Extensão Especial (Meses) : 24 <u>Montantes do Empréstimo</u> Original: US\$72,000,000.00 Atual: US\$72,000,000.00 Pari Passu atual: 54,1 % <u>Desembolsos:</u> Montante atual: US\$72,000,000.00 (100,0%) Custo total do Projeto (estimativa original): US\$120,000,000.00 Custo total do Projeto (montantes finais): US\$133,041,980.29 <u>Redirecionamento</u> Tem este Projeto redirecionamento? Fundos recebidos de outro Projeto [] Fundos mandados para outro Projeto [] N/A [x] <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">Para/De Número do Projeto</th> <th style="width: 33%;">Para Número do Sub empréstimo</th> <th style="width: 33%;">Montante</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">N/A</td> <td style="text-align: center;">N/A</td> <td style="text-align: center;">N/A</td> </tr> </tbody> </table> <u>Em estado de "Alerta"</u> Está o Projeto "em alerta" no PAIS: Não Caso afirmativo, favor indicar motivos (Classificações OD, PI, e/ou indicadores relevantes de PAIS): N/A Comentários de relevância da classificação de alerta deste projeto (se aplicável): N/A	Para/De Número do Projeto	Para Número do Sub empréstimo	Montante	N/A	N/A	N/A
Para/De Número do Projeto	Para Número do Sub empréstimo	Montante					
N/A	N/A	N/A					

Resumo da Classificação do Desempenho				
OD	<input checked="" type="checkbox"/> Muito Provável (MP)	<input type="checkbox"/> Provável (P)	<input type="checkbox"/> Pouco Provável (PP)	<input type="checkbox"/> Improvável (I)
PI	<input checked="" type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfatório (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfatório (I)	<input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI)
SU	<input checked="" type="checkbox"/> Muito Provável (MP)	<input type="checkbox"/> Provável (P)	<input type="checkbox"/> Pouco Provável (PP)	<input type="checkbox"/> Improvável (I)

II. O PROJETO

A. Contexto do projeto

- 2.1 Os motivos principais que levaram o mutuário a solicitar financiamento junto ao BID foram, além da limitação de recursos para investimentos, melhorar as condições de mobilidade da população do município de São Bernardo do Campo através de um sistema de transporte urbano mais adequado a suas necessidades, com prioridade para o transporte público e os pedestres, e com ênfase na segurança viária e na integração urbana da cidade.
- 2.2 Como objetivos específicos foram:
- Diminuir os tempos de viagem das diferentes modalidades de transporte
 - Reduzir os custos de operação dos veículos motorizados
 - Diminuir o número de vítimas de acidentes de trânsito
 - Melhorar a acessibilidade para as pessoas com dificuldades de locomoção
 - Melhorar os tempos de viagem e a cobertura do sistema de transporte coletivo por ônibus
 - Diminuir a contaminação do ar e o ruído
- 2.3 Para cumprir com os objetivos foram consideradas as seguintes intervenções:
- 2.4 Sistema de Transporte Coletivo: Alterações no sistema público de transporte coletivo para ampliar e melhorar o atendimento à população:
- A09 – Conexão das avenidas Lauro Gomes, Taboão e Dr. Rudge Ramos
 - A07 - Km 17 da Via Anchieta – Túneis de transposição da Via Anchieta
 - A11A - Transposição do Corredor Centro/Rudge Ramos
 - A11B - Transposição do Corredor Centro/Rudge Ramos
 - D08 - Alargamento da Av. Senador Vergueiro
 - Terminal Alvarenga
 - Terminal Rudge Ramos
- 2.5 Anel Periférico e Integração Viária Municipal: Um Anel Viário Periférico principal para disciplinar o tráfego de passagem:
- A12 - Conexão do Anel Viário Periférico com o Anel Viário Metropolitano
 - B01A - Avenidas Marginais ao Ribeirão dos Couros
 - B01B - Avenidas Marginais ao Ribeirão dos Couros
 - B01C - Avenidas Marginais ao Ribeirão dos Couros
 - C05 - Alargamento da Av. Pereira Barreto
 - D02 - Duplicação da Av. Pery Ronchetti
 - A01 - Km 16 da Via Anchieta
- 2.6 Segurança Viária: Dispositivos para aumentar a segurança viária:
- Passarela Anchieta
 - Passarela Poupa Tempo

- Rampas para Pedestres / Deficientes
 - Semáforos para Pedestres
 - Defensas e Barreiras
 - Iluminação Pública
 - Ciclovias
 - Correção Geométrica
 - Sinalização Horizontal e Vertical
- 2.7 Sistema de Semáforos: Modernização do sistema de semáforos para aumentar a fluidez do tráfego e melhorar o controle do trânsito
- Modernização do sistema
 - Centro de controle operacional
- 2.8 O Sistema de Transporte Coletivo abrange a melhoria dos serviços, a partir de reduções de percursos, de tempo de viagem, da ampliação do atendimento geográfico e dos destinos servidos, além do aumento do nível de conforto e da conveniência para a população em geral.
- 2.9 Nas rotas com maior concentração de demanda, são eliminados os estrangulamentos, privilegiando o transporte coletivo por essas rotas, a partir da criação de rotas alternativas para os movimentos de passagem e para veículos de carga.
- 2.10 A efetivação dessas medidas, além de garantir maior velocidade ao sistema, inicia um processo de organização de sua forma estrutural, encaminhando para um futuro sistema com ampla integração incluindo o sistema metropolitano.
- 2.11 A maior ou menor restrição ao tráfego geral, com consequente real priorização ao transporte coletivo, é função do nível de remanejamento do tráfego geral que venha a ser obtido de forma natural, a partir da implantação das intervenções previstas do Anel Viário Municipal.
- 2.12 Constituem-se basicamente das intervenções físicas na infraestrutura de suporte operacional do sistema de transporte coletivo público municipal, respeitadas as suas condições gerais de operação.
- 2.13 O Anel Viário Periférico têm como objetivo disciplinar o tráfego de passagem, aliviando o sistema viário local para melhor atendimento ao transporte coletivo e ao tráfego local.
- 2.14 O Componente de Segurança Viária do Programa prevê a adoção de medidas de engenharia e outras para melhorar a segurança viária no Município em geral.
- 2.15 A modernização do Sistema de Semáforos contempla a implantação de um sistema de semáforos inteligentes com CTA-Controle de Tráfego por Área, utilizando controle on-line por meio de monitoramento contínuo dos fluxos

veiculares através de detectores implantados na pista, visando benefícios à segurança e fluidez do trânsito, respeitadas suas condições gerais de operação.

- 2.16 O sistema inclui câmeras de TV, painéis eletrônicos de mensagens variáveis e uma central de controle. Com esse sistema pode-se prever uma redução de 20 a 30% no tempo de veículos parados em semáforos durante as horas de pico, em relação ao sistema existente.
- 2.17 Os grupos focais dos semáforos existentes serão substituídos por grupos focais novos com tecnologia LED, oferecendo melhor visibilidade, menor manutenção e mais segurança de tráfego. Todos os semáforos a serem instalados em locais atualmente sem semáforos também serão de tecnologia LED.
- 2.18 Institucionalmente, visou capacitar o município para que viesse administrar eficientemente sua malha viária, fortalecendo sua capacidade de planejamento, gerência, segurança de trânsito e meio ambiente.
- 2.19 Do ponto de vista político e social, não cabe destacar qualquer evento que tenha influenciado diretamente na execução do Programa.

B. Descrição do projeto

i. Objetivo de desenvolvimento

- 2.20 O Fim do Programa era “Melhorar as condições de mobilidade dos moradores da cidade de São Bernardo do Campo”.
- 2.21 Para atingir esse Fim, o programa teve como Objetivo de Desenvolvimento (Propósito) que “A população de São Bernardo Campo dispõe de um sistema de transporte urbano mais eficiente (menores tempos de viagem, menores custos operacionais unitários, maior segurança e melhores condições ambientais) que facilita as possibilidades futuras de desenvolvimento urbano da área de influência municipal”.

ii. Componentes

- 2.22 Para proporcionar condições de operação mais econômicas, seguras e de maior acessibilidade, foram escolhidos os seguintes componentes para o Programa:
 - i. Administração do Programa
 - ii. Intervenções para: Melhoramento do Sistema de Transporte Coletivo
Completar o Anel Periférico, Melhoramento da Segurança Viária,
Modernização do Sistema de Semáforos, e Supervisão de Obras e Ambiental
 - iii. Fortalecimento Institucional
 - iv. Reassentamento, desapropriações, e mitigação e compensação ambiental

C. Revisão da qualidade do desenho

Revisão da Qualidade do Desenho ("Quality -At- Entry")			
<input type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfatório (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfatório (I)	<input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI)

- 2.23 Não se aplica a este caso. A sistemática de revisão da qualidade do desenho ("Quality-At-Entry") não estava implantada no Banco na ocasião da aprovação desta operação.

III. RESULTADOS

A. Efeitos diretos

- 3.1 Além de apresentar os indicadores de efeito direto do Projeto é importante considerar que foram levadas em consideração duas análises distintas. A primeira análise refere-se ao acréscimo ou redução no custo final em dólares em relação ao valor esperado na época da licitação, a partir do custo orçado pelo órgão executor. A segunda análise refere-se à Reavaliação Econômica, que foi efetuada comparando-se os custos dos investimentos e os indicadores econômicos de duas situações diferentes: uma com os valores apresentados à época da solicitação do financiamento e durante a execução do programa, baseados em valores efetivamente gastos, pesquisados em maio de 2014.
- 3.2 Na primeira análise deve-se considerar que a concepção original do Programa foi aprovada pela Recomendação No. 642/02 da Comissão de Financiamentos Externos (COFIEEX), a qual autoriza o valor de empréstimo de até US\$165,0 milhões e a contrapartida do Município de até US\$110,0 milhões, totalizando US\$275,0 milhões.
- 3.3 No transcurso das negociações mantidas pela PMSBC com o Governo Federal, durante os meses de abril e maio de 2004, a Secretaria do Tesouro Nacional estabeleceu como condição para autorizar a negociação de um empréstimo com o Banco, o valor de US\$120,0 milhões correspondente a uma primeira parcela do Programa. Então o valor de empréstimo seria de até US\$72,0 milhões (60%) e a contrapartida do Município de até US\$48,0 milhões (40%).
- 3.4 O Município de São Bernardo executou com recursos próprios apenas parte das obras e demais componentes do que seria a segunda parcela do programa originalmente aprovado pela COFIEEX. As demais obras e componentes não foram executados até a época de preparação deste PCR e não foram inseridos na segunda operação de financiamento do BID.
- 3.5 Por outro lado, à época da aprovação do Programa no Senado Federal, a taxa de câmbio foi estimada em R\$3,28 por dólar, a mesma empregada na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) da União. A concepção do Programa, de US\$120 milhões, portanto, levou em consideração essa taxa cambial para a sua composição.

- 3.6 Durante a execução do Programa a taxa cambial variou a até R\$1,60 por dólar. Atualmente, com a taxa de câmbio estimada em menos de R\$2,25 por dólar, o custo do Programa teve de ser adequado a essa mudança.
- 3.7 Devido a esta situação foram priorizadas as intervenções segundo suas contribuições aos benefícios e seu impacto nos cumprimentos dos objetivos do Programa.
- 3.8 Considerando que o tema significava perigo para a sustentabilidade do Programa e consequentemente aos objetivos a serem alcançados, o Banco propõe ao Município a readequação dos Componentes do Programa e a revisão da Matriz de Resultados.
- 3.9 Para estudar e negociar a reestruturação do Programa, em setembro de 2014 foi realizada uma Missão de Administração que analisou o custo previsto de cada componente e a conveniência de sua execução imediata ou a possibilidade de sua postergação.
- 3.10 Ficou acordado entre as partes a exclusão de componentes e redução de metas previstas no programa original, a fim de adequá-los aos recursos disponíveis.
- 3.11 Assim sendo, o Programa foi reestruturado, sendo que as obras escolhidas para o Programa Reestruturado foram as seguintes:
- i. Transporte coletivo: A09, A07, A11, D08, B01C, Terminal Alvarenga Terminal Rudge Ramos.
 - ii. Anel Viário Municipal: A12, C05, D02, A01.
- 3.12 Posteriormente, saíram do Programa também as obras A07, D08, Terminal Alvarenga, Terminal Rudge Ramos e A01. Estas obras deverão ser executadas na segunda operação de financiamento do BID, denominada Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo II (BR-L1315), cujo Contrato de Empréstimo 2888/OC-BR foi assinado em 25 de junho de 2013.
- 3.13 Em função da reestruturação do Programa, seu prazo original de desembolsos (6 anos) foi prorrogado duas vezes, passando para um total de 8 anos. Em março de 2012 foi efetuada a primeira prorrogação e o prazo original passou de 31.mar.12 para 31.mar.13. Posteriormente, em março de 2013, o Programa foi novamente prorrogado de 31.mar.13 para 31.mar.14.
- 3.14 Dessa forma, foram definidos os novos indicadores operativos e funcionais que permitirão verificar se são atingidos os objetivos originais do Programa.

- 3.15 As obras analisadas na reavaliação econômica foram as mesmas considerados na avaliação inicial quando da solicitação do empréstimo, a saber:

Custo Efetivo (R\$)

OBRAS	CUSTO EFETIVO (R\$)				
	2007	2008	2009	2010	
A11-A	318.744,80	3.500.414,24	2.611.378,87	2.011.656,69	
A11-B	0,00	0,00	0,00	12.708.408,78	
A12	0,00	11.069.354,81	19.920.673,32	6.749.245,55	
B01-A e B	0,00	0,00	0,00	0,00	
B01-C	0,00	0,00	455.062,49	479.063,94	
C05	5.580,16	2.440.994,54	240.320,09	0,00	
D02	127.983,01	15.766.614,48	8.824.373,46	0,00	
A09	0,00	0,00	0,00	0,00	
S.V - 1 e 5	0,00	0,00	0,00	219.366,44	
S.V - 3 e 6	0,00	0,00	0,00	0,00	
	2011	2012	2013	2014	2015
A11-A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A11-B	26.293.523,79	15.810.368,96	0,00	0,00	0,00
A12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B01-A e B	0,00	6.082.959,14	59.130.529,57	4.696.312,82	83.800,06
B01-C	15.777.116,02	15.576.221,25	701.702,91	40.639.985,97	0,00
C05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
D02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A09	0,00	0,00	0,00	59.671.000,00	0,00
S.V - 1 e 5	162.671,63	0,00	0,00	0,00	0,00
S.V - 3 e 6	923.809,45	0,00	0,00	0,00	0,00

- 3.16 Desta maneira, considerando o Programa como um todo e baseado no universo original que obteve Taxa Interna de Retorno (TIR) de 26,2% na avaliação inicial, quando da negociação do contrato, após a conclusão das obras e com os resultados dos estudos de reavaliação econômica a TIR resultou em 34,7%, taxa bem superior ao mínimo exigido que é de 12%.
- 3.17 A sensibilidade do indicador TIR, a variações de custos e benefícios, se manifesta de forma não muito acentuada.
- 3.18 Para as variações de realização tanto de custos como de benefícios, na forma de: (i) 20% de acréscimo nos custos; (ii) 20% de redução nos benefícios; e (iii) combinação de 10% de acréscimo nos custos com 10% de redução nos benefícios, a TIR se mantém acima de 30% ao ano (respectivamente: 32,07%; 31,50%; e 31,82%).
- 3.19 Para essas mesmas variações, o VPL apresenta os valores, também respectivamente, de R\$1.068,70 milhões; R\$847,42 milhões; e R\$958,06 milhões.

- 3.20 Por fim, para essas mesmas variações, a relação B/C apresenta os valores, também respectivamente, de 5,73; 5,50; e 5,62.
- 3.21 A variação da TIR na Reavaliação Econômica em relação aos estudos iniciais dos trechos viáveis se explica principalmente devido ao período de implantação, então previsto, que era entre 2005 e 2010, e na versão atual, o período vai de 2007 até 2015.
- 3.22 Os custos de construção foram os efetivamente pagos quando do término das obras, expressos em dólares norte-americanos, referidos à mesma data base e; em relação ao tráfego houve acréscimo substancial em relação ao previsto originalmente, em função da demanda reprimida existente na região.
- 3.23 Assim, pode-se concluir que o resultado apresentado consolida a viabilidade técnico-econômica do empreendimento, realçando sua importância para o Município e para todo o País.
- 3.24 O quadro a seguir apresenta a verificação dos impactos e efeitos diretos do Programa.

ALCANCE DO(S) OBJETIVO(S) DE DESENVOLVIMENTO (OD)	
Fim:	
Melhorar as condições de mobilidade dos moradores da Cidade de São Bernardo do Campo.	
Indicadores Chaves de Impactos	
<p>Impactos Planejados</p> <p>Ao final do Programa Proposto (FPP), as porcentagens de opiniões favoráveis (qualificação de satisfatória a excelente) relacionadas com componentes do transporte urbano diretamente associados à mobilidade serão maiores que os obtidos antes do início do Programa. Especificamente, as opiniões favoráveis sobre a infraestrutura viária e o transporte coletivo aumentarão um mínimo de 10%, passando de 48% e 38%, a 53% e 42%, respectivamente; as opiniões favoráveis sobre as condições do trânsito e as condições de segurança viária aumentarão um mínimo de 10%, passando de 32% e 43%, a 35% e 47%, respectivamente.</p>	<p>Impactos Obtidos</p> <p>As opiniões favoráveis referentes ao sistema de infraestrutura viária aumentaram para 52%, aproximando-se do indicador estipulado pelo Marco Lógico. Já a avaliação do sistema de transporte coletivo teve sua meta cumprida com 57% de opiniões favoráveis. Contudo, o resultado das pesquisas relacionadas às condições de trânsito caiu para 20% e as condições de segurança viária caíram para 38% ambas não atingindo a meta. A não conclusão de algumas obras previstas e o aumento da frota veicular são fatores que influenciaram este resultado.</p>
Objetivo de Desenvolvimento (Propósito):	
A população de São Bernardo do Campo dispõe de um sistema de transporte urbano mais eficiente (menores tempos de viagem, menores custos operacionais unitários, maior segurança e melhores condições ambientais) que facilita as possibilidades futuras de desenvolvimento urbano da área de influência municipal.	
Indicadores Chaves de Efeitos Diretos	
1. Redução dos custos econômicos de operação de veículos - Classificação: (MP)	
<p>a) Efeitos Diretos Planejados</p> <p><u>Transporte público:</u> Ao FPP o consumo de combustível da frota de ônibus de serviço municipal (medido nas linhas Rudge Ramos - Alvarenga e Riacho Grande - Rudge Ramos) será reduzido em 15%, como mínimo, em relação ao consumo médio diário antes do Programa (0,48 l/km).</p> <p>Ao FPP o tempo médio de viagem em transporte coletivo municipal por ônibus durante os períodos de pico, medido nas linhas Ferrazópolis - Rudge Ramos e Rudge Ramos - Alvarenga, será reduzido em pelo menos 10% em relação ao tempo médio de viagem antes do início do Programa (65 min/viagem).</p>	<p>2) Efeitos Diretos Obtidos</p> <p>Os resultados obtidos foram: O consumo de combustível da frota de ônibus do serviço municipal reduziu-se entre o período de 2004 e 2012 em 4,17%, não atingindo a meta de 15%. Uma variação que se relaciona com o aumento no número de veículos circulantes no município. Apesar da renovação da frota das linhas municipais que se deu nos anos de 2010 e 2011, quando foram agregados veículos novos com tecnologia diferenciada, sendo esses utilizados nas linhas pesquisadas, essa melhoria de eficiência não foi capaz de impactar tanto quanto o aumento da frota.</p> <p>O tempo médio de viagem do transporte coletivo entre o período de 2004 e 2012 aumentou em 17%, não alcançando seu objetivo. Essa variação está relacionada com vários fatores, entre os quais: a) a evolução da motorização na cidade. Segundo dados do Denatran a frota de veículos em São Bernardo do Campo em 2009 era de 419.359 e em 2012, de 509.616, ou seja, um aumento da ordem de 21%. Os automóveis, em 2009 eram 299.434 e em 2012, 350.889, ou seja, um aumento da ordem de 17%. Isso significa que a categoria de automóveis teve a participação de 80% no aumento do total da frota de veículos no período analisado; b) a forte verticalização nas imediações da zona central da cidade, com impacto na circulação dessa região e sendo essa a principal região de interesse e, portanto, de percurso das linhas municipais; c) a somatória dos fatores citados e o consequente incremento de frota nas linhas para a manutenção da regularidade dos intervalos médios entre partidas, colaborando também para o retardamento do tempo de viagem.</p> <p>Ao analisarmos em particular a implantação do Rebaixamento da Av. Lions e as melhorias na Av. Senador Vergueiro, importante ligação norte/sul do transporte coletivo, ambas</p>

<p>Ao FPP haverá uma redução, de pelo menos 10%, no tempo médio de parada de ônibus nos semáforos durante as horas pico, em relação ao tempo médio de parada antes do Programa (10 min). Os tempos de viagem deverão ser medidos nos corredores Ferrazópolis - Rudge Ramos e Rudge Ramos - Alvarenga.</p> <p>Ao FPP ao menos 40% das linhas municipais de ônibus operarão de forma integrada (antes do Programa não existia nenhuma linha municipal operando de maneira integrada), em relação às 54 linhas existentes no ano de 2003.</p> <p><u>Transporte por veículo privado:</u> Ao FPP o consumo médio de combustível dos automóveis no centro de São Bernardo, medido mediante veículo flutuante nas rotas dentro do Município, será reduzido em 10%, como mínimo, em relação ao consumo médio diário medido nas mesmas rotas antes da execução do Programa (0,15 l/km de gasolina em média).</p> <p>Ao FPP o tempo médio de viagem em veículo privado durante os períodos de pico no centro de São Bernardo, medido mediante a técnica de veículo flutuante em duas rotas dentro do município, estará pelo menos 10% abaixo do tempo médio obtido nas mesmas duas rotas antes da execução do Programa (17 minutos na média).</p> <p><u>Sistema de transporte urbano global:</u> Ao FPP o número de acidentes anuais com vítimas por cada 10.000 veículos, será reduzido pelo menos em 7% em relação a este indicador antes do início do Programa. Em 2002, ocorreram 259 acidentes por cada 10.000 veículos, desses, 25,06 acidentes foram com vítimas e destes últimos 24,86 foram com feridos e 0,20 com mortos.</p>	<p>executadas no programa, observou-se uma redução de aproximadamente 3% entre o tempo médio de viagem durante o horário de pico da pesquisa efetuada em 2012, em relação ao tempo médio de viagem obtido para o mesmo trecho em 2009, trecho Carrefour Vergueiro x Ponto Final Universidade Bandeirante de São Paulo - UNIBAN, localizado na Av. Dr Rudge Ramos.</p> <p>O tempo médio de parada de ônibus nos semáforos durante as horas de pico diminuiu em 25%, atingindo a meta estabelecida pelo Marco Lógico. Um fato positivo que se deve levar em conta nos resultados são os investimentos da Secretaria de Transportes e Vias Públicas no treinamento de agentes de trânsito, através de cursos de fiscalização e Operação, estratégias de controle por estágios e por grupos semafóricos e desenvolvimento de soluções técnicas que otimizem as atividades operacionais, os recursos materiais e humanos.</p> <p>Foi realizada 100% da integração das linhas municipais, com a inserção da política de integração tarifária.</p> <p>O consumo médio de combustível dos automóveis no centro de São Bernardo do Campo reduziu-se em 16%, cumprindo o valor estipulado pelo Marco Lógico. Essa economia é resultante do desenvolvimento tecnológico, e principalmente, da precisão de se medir o consumo de combustível através de um computador de bordo instalado no veículo.</p> <p>O tempo médio de viagem em veículo privado cresceu 92%, passando de 17 minutos em 2004 para 32,7 minutos em 2012. O tempo de viagem cresceu 85,2% de 2004 (17 min.) para 2008 (31,5 min.), sendo um período que apresentou um crescimento de 38% da frota. No período de 2008 a 2012, com um crescimento de 21,8% na frota, o tempo de viagem cresceu apenas 3,8%, sendo em 2008 o ano em que iniciaram efetivamente as obras do programa. Pela baixa variação no tempo, conclui-se que, após a implantação das obras do programa, reduziu-se o crescente aumento do tempo no trajeto nas rotas pesquisadas, mesmo com algumas obras do programa sendo retiradas e outras ainda não iniciadas e também pela evolução da motorização na cidade e forte verticalização nas mediações. Entretanto, deve-se ressaltar que alinha de base (17 minutos) não foi obtida por levantamento, mas, sim, por estimativa, uma vez que, à época, os veículos no Brasil não possuíam computador de bordo. Nova estimativa feita atualmente, com projeção para as condições de antes do projeto (2004) indicam uma linha de base de 34 minutos. Considerando esse dado, teríamos uma redução no tempo médio de viagem, apesar de, ainda assim, não ser atingida a nova meta (30,6%).</p> <p>Analisando a partir do ano base de 2002, a meta estabelecida pelo Marco Lógico não foi atendida, passando de aprox. 25 acidentes com vítimas para 38 em 2011. Mas devemos levar em consideração que a partir de 2008, o Departamento de Engenharia de Tráfego da Secretaria de Transportes e Vias públicas iniciou a coleta e análise de dados sobre a circulação e acidentalidade no município e intensificou as ações de coletas de dados nas CIAs e IML, portanto, se considerar o ano de 2008 como o ano base para análise, verifica-se que os investimentos aplicados no município apresentam eficácia quanto à redução dos índices de acidentes, embora tenha ocorrido o aumento da frota veicular do município,</p>
---	--

<p><u>Meio ambiente:</u> Ao FPP o índice médio do indicador de ruído medido em pontos críticos da rede viária de São Bernardo do Campo se reduzirá em 5% em relação ao índice médio medido nos mesmos três pontos antes da execução do Programa (69,4 DB).</p>	<p>apresentando aprox. 58 acidentes com vítimas em 2008 e 38 em 2011, apresentando uma queda 34%.</p> <p>O índice médio do indicador de ruído medido em 2014 nos pontos críticos (Faculdade de Medicina do ABC, EMEB Pastor Roberto Montanheiro e Pronto Socorro Alvarenga) reduziu-se em 5,9% (65,3 DB) em relação aos mesmos pontos medidos em 2003 (69,4 DB), antes do Programa.</p>
--	---

<p>i) Reformulação</p> <p>ii) [X] N/A</p>			
<p>PPMR Retrofitting. Indicar se/como/quando o(s) objetivo(s) foram reformulados, e, descrever brevemente suas consequências, incluindo quaisquer mudanças nos indicadores/metad. Incluir como anexo a documentação aprovada pelo Diretório e/ou Representante, se for o caso.</p>			
<p>iii) [X] N/A</p>			
<p>Resumo do(s) Objetivo(s) de Desenvolvimento Classificação(OD):</p>			
<p>[X] Muito Provável(MP) [] Provável (P) [] Pouco Provável (LP) [] Improvável (I)</p>			
<p>Justifique brevemente a classificação de OD com base no grau de cumprimento das metas planejadas e explique as diferenças entre os efeitos diretos planejados e os alcançados, bem como outros fatores relevantes. Incluir referências às evidências que respaldem os referidos resultados.</p> <p>1. O Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo encontra-se totalmente concluído.</p> <p>2. O Programa não foi executado conforme seu planejamento original por restrição financeira ocasionada pela desvalorização do dólar frente à moeda brasileira durante a execução do programa. Em setembro de 2010 uma missão de Administração permitiu a adequação das metas e componentes do programa.</p> <p>3. O município ficou fortalecido em seus processos internos com a criação e fortalecimento da Secretaria de Transporte e da Secretaria de Gestão Ambiental.</p>			
<p>Estratégia de País:</p> <p>O Programa se enquadra dentro da estratégia acordada entre o Banco e o país, especificamente nos seguintes aspectos:</p> <p>i) modernização do município através da modernização administrativa do executor; e ii) melhoria da competitividade e acesso ao mercado através da redução do "Custo Brasil" diminuindo o custo do transporte.</p> <p>Indiretamente, o Programa contribui em reduzir a pobreza, ao estimular a atividade econômica, facilitando o acesso aos serviços de educação e saúde.</p>			

B. Externalidades

3.25 Externalidades positivas:

3.26 Importante destacar que, durante o período de execução das obras, o Programa proporcionou externalidades positivas relativas às questões econômicas, sociais e ambientais, tais como:

- Do ponto de vista social, o Programa contribuiu na geração de empregos, diretos e indiretos, durante a execução das obras.
- Do ponto de vista econômico contribuiu de forma decisiva na redução do custo do transporte.
- Nos aspectos ambientais, verificou-se a redução dos impactos ambientais com a diminuição da degradação do entorno das obras.

- Garantiu o fluxo normal de transporte de insumos/produtos gerados pelas atividades econômicas.
- Nos aspectos de segurança viária o Programa contribuiu para a redução de acidentes ao melhorar as condições de tráfego das vias.
- Melhoraram as condições de mobilidade, conforto e segurança aos usuários do sistema viário.

3.27 Externalidades Negativas:

- Durante a preparação de um Programa e a execução do mesmo, deverá melhorar a qualidade dos projetos de engenharia, aplicando-se procedimentos de qualidade para elaboração, contratação, mudança na metodologia de fiscalização e recebimento dos projetos, de forma a obter-se custos melhor estimados e que se tenha riscos de execução bem definidos.

C. Produtos

- 3.28 Os principais componentes originais da operação foram mantidos durante todo o período de execução do Programa. Entretanto, foram necessários ajustes das metas físicas dos produtos para adequar o tamanho do Programa às necessidades do Município e aos recursos disponíveis no financiamento.
- 3.29 O quadro a seguir apresenta o progresso na implantação dos produtos planejados após a modificação das metas do Programa, conforme o Marco Lógico.

PROGRESSO NA IMPLEMENTACAO (PI)		
Componentes ("Outputs"):	Indicadores Chaves de Produto:	
<p align="center"><u>Componente 1</u></p> <p>1. Sistema de Transporte Público.</p> <p>Custo total: US\$ 51,939,892.60 Contraparte: US\$ 21,099,501.31 BID: US\$ 30,840,391.29 Desembolso BID: 100% Classificação: MS</p>	<p align="center"><u>Produtos Planejados (2004)</u></p> <p>1.1 Ao FPP, as obras de melhoramento do sistema de transporte público foram concluídas de acordo com os projetos executivos de engenharia aprovados pelo MSBC.</p> <p>1.2 Ao FPP as linhas troncais Alvarenga – Rudge Ramos (Via Faria Lima) e Rudge Ramos – Riacho Grande, assim como suas correspondentes linhas alimentadoras foram devidamente implantadas.</p>	<p align="center"><u>Produtos Obtidos (2014)</u></p> <p>As obras executadas do componente em referência, A09 (parcial), A11a e A11b, foram concluídas com base em projetos que contemplaram adequações e aprovados pelo MSBC.</p> <p>A reestruturação da rede de transporte coletivo municipal inclui a criação de linhas alimentadoras e troncais que serão implantadas nos corredores do Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo II, em execução, objeto do segundo financiamento (BR-L1315), cujo Contrato de Empréstimo (2888/OC-BR) foi assinado em 25 de junho de 2013.</p>
<p>Explique brevemente diferenças entre os produtos planejados e os atuais (se aplicável). <input checked="" type="checkbox"/> N/A</p> <p>Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente consequências dessas mudanças. <input checked="" type="checkbox"/> N/A</p>		
<p align="center"><u>Componente 2</u></p> <p>2. Anel Periférico Municipal.</p> <p>Custo total: US\$33,352,218.79 Contraparte: US\$10,406,894.42 BID: US\$22,945,324.37 Desembolso BID: 100% Classificação: MS</p>	<p align="center"><u>Produtos Planejados (2004)</u></p> <p>2.1 Ao FPP, as obras várias associadas ao anel periférico e a integração viária municipal foram executadas de acordo com os projetos de engenharias aprovado pelo MSBC.</p>	<p align="center"><u>Produtos Obtidos (2014)</u></p> <p>As obras executadas do componente em referência, A12, B01 (parcial), C05 e D02, foram concluídas com base em projetos que contemplaram adequações e aprovados pelo MSBC.</p>
<p>Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). <input checked="" type="checkbox"/> N/A</p> <p>Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente consequências dessas mudanças. <input checked="" type="checkbox"/> N/A</p>		
<p align="center"><u>Componente 3</u></p> <p>3. Segurança Viária.</p> <p>Custo total: US\$574,878.63 Contraparte: US\$574,878.63 BID: US\$ 0.00 Desembolso BID: 100% Classificação: MS</p>	<p align="center"><u>Produtos Planejados (2004)</u></p> <p>3.1 Ao FPP, todas as ações referentes à segurança viária, tais como, defensas/ barreiras, iluminação pública, calçadas, rampas para deficientes, ciclovias, semáforos para pedestre, etc., foram executadas segundo o previsto no programa.</p>	<p align="center"><u>Produtos Obtidos (2014)</u></p> <p>As ações executadas do componente em referência, defensas/barreiras, sinalização horizontal e vertical, rampas para pedestres/deficientes, foram parcialmente concluídas com base em projetos que contemplaram adequações e aprovados pelo MSBC.</p>
<p>Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). <input type="checkbox"/> N/A</p> <p>Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente as consequências dessas mudanças: <input checked="" type="checkbox"/> N/A</p>		
<p align="center"><u>Componente 4</u></p> <p>4. Sistema de Semáforos.</p>	<p align="center"><u>Produtos Planejados (2004)</u></p>	<p align="center"><u>Produtos Obtidos (2014)</u></p> <p>Este componente saiu do Programa, por</p>

<p>Custo total: US\$ 0.00 Contraparte: US\$ 0.00 BID: US\$ 0.00 Desembolso BID: 100% Classificação: MS</p>	<p>4.1 Ao FPP foram instalados 51 semáforos novos com seus respectivos controladores, assim como a Unidade Central de Controle de Tráfego tudo segundo o previsto dentro do Programa.</p>	<p>estar em licitação. Será dado prosseguimento pelo MSBC.</p>
<p>Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). <input type="checkbox"/> N/A</p>		
<p>Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente as consequências dessas mudanças: <input checked="" type="checkbox"/> N/A</p>		
<p><u>Componente 5</u></p>	<p><u>Produtos Planejados (2004)</u></p>	<p><u>Produtos Obtidos (2014)</u></p>
<p>5. Fortalecimento Institucional.</p> <p>Custo total: US\$3,499,972.74 Contraparte: US\$1,675,585.98 BID: US\$1,824,386.76 Desembolso BID: 100% Classificação: MS</p>	<p>5.1 Secretaria de Transportes.</p> <p>5.1.1 Ao FPP a Secretaria de Transporte e Vias Públicas foi criada por lei, conforme a estrutura acordada com o Banco.</p> <p>5.1.2 Ao FPP concluído o Programa de capacitação nas áreas de planejamento geral de transporte, engenharia de trânsito, transporte público e manutenção da infraestrutura de transporte e meio ambiente, previsto no Programa.</p> <p>5.1.3 Ao FPP foram adquiridos os equipamentos previstos para as áreas planejamento de transporte, análise de trânsito e sistemas de informação.</p> <p>5.1.4 Ao FPP, foram concluídos e aprovados os documentos e ações referentes a: (i) Plano Diretor de Transporte; (ii) Polos geradores de Tráfego; (iii) Segurança de Trânsito; (iv) Plano Diretor de Transporte de Produtos Perigosos.</p> <p>5.2 Secretaria de Obras</p> <p>5.2.1 Ao FPP foi concluído o programa de capacitação para a área de execução e controle de obras de infraestrutura de transporte e a capacitação em meio ambiente.</p> <p>5.2.2 Ao FPP foram adquiridos os equipamentos previstos, para a área de projetos, controle de obras e manutenção de obras.</p> <p>5.2.3 Ao FPP, foram concluídos os seguintes documentos:</p> <p>(i) Manual de Controle de Execução de Obras de Transporte. (ii) Manual de Controle de Qualidade de Obras de Transporte. (iii) Caderno de Especificação Técnica de Projetos e Obra. (iv) Documentos Padrão para Licitação de Obras</p>	<p>Criada em 28 de dezembro de 2004, através do Decreto Lei nº 5365.</p> <p>Concluído com a Faculdade de Engenharia Industrial - FEI o programa de treinamento e capacitação técnica para profissionais da prefeitura. O curso foi ministrado para duas turmas na forma de pós-graduação "Latu Sensu".</p> <p>Foram adquiridos computadores, impressoras e programas operacionais, concluindo dessa forma o fornecimento dos equipamentos e softwares previstos.</p> <p>Realizada a LPI Nº UCP/BID CI.01/2007 e em 17/02/2009 foi assinado o Contrato CLM 100.1 nº 008/2009 com o Consórcio Planservi-Oficina. O Relatório Final referente aos componentes previstos no Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU foi finalizado em 03/12/2012.</p> <p>Concluído com Faculdade de Engenharia Industrial - FEI, o programa de treinamento e capacitação técnica para profissionais da prefeitura. O curso foi ministrado para duas turmas na forma de pós-graduação "Latu Sensu".</p> <p>Foram adquiridos computadores, impressoras e programas operacionais, concluindo dessa forma o fornecimento dos equipamentos e softwares previstos.</p> <p>Elaborado modelos de Editais - Tipo para licitações, Manual de Controle de Obras, Manual de Controle de Qualidade de Obras, Especificações Técnicas de Projetos de Obras e Plano de Recuperação de Passivos Ambientais.</p>

	<p>(v) Plano de Recuperação do Passivo Ambiental.</p> <p>5.3 Secretaria de Habitação e Meio Ambiente.</p> <p>5.3.1 Ao FPP foram implementadas as ações de fortalecimento institucional previstas.</p> <p>5.3.2 Ao FPP foi concluído o programa de capacitação previsto.</p> <p>5.3.3 Ao FPP do Programa foram adquiridos os equipamentos previstos.</p> <p>5.3.4 Ao FPP foram concluídos e aprovados os documentos e ações referentes a: (i) Sistema Municipal de Meio Ambiente; (ii) Monitoramento do uso e ocupação do solo; (iii) Apoio ao Serviço de Fiscalização Ambiental; (iv) Educação Ambiental; (v) Monitoramento do Ar e Ruído.</p>	<p>Em 11/11/2009 por meio da promulgação da Lei Municipal nº 5.982, foi aprovada a reforma administrativa da prefeitura, criando a Secretaria de Gestão Ambiental a partir de 01/01/2010, aprovação da Política Municipal de Meio Ambiente pela Câmara dos Vereadores, em 26/10/2011 e publicada em 21/11/2011 a Lei Municipal nº 6163, que institui a Política Municipal de Meio Ambiente.</p> <p>Foram Contratados 15 técnicos sendo um arquiteto, um eng. sanitário, um eng. agrônomo, um biólogo, um geógrafo, um advogado, nove técnicos de meio ambiente (nível médio) e cinco funcionários operacionais.</p> <p>Aquisição de 34 computadores, um plotter e três veículos da marca Chevrolet - S10 4x4.</p> <p>O Sistema Municipal de Meio Ambiente de São Bernardo do Campo foi criado por meio da Lei nº 6.163, de 21 de novembro de 2011. A Secretaria de Gestão Ambiental – SGA, órgão que gere o Sistema Municipal de Meio Ambiente, foi criada por meio da Lei nº 5982, de 11 de novembro de 2009, que aprova a reforma administrativa a partir de 01/01/2010. A SGA tem como principais atribuições: (i) coordenar a implantação da política de meio ambiente no Município; (ii) coordenar e controlar o processo de licenciamento ambiental; (iii) monitorar a qualidade ambiental; (iv) efetuar a fiscalização ambiental (v) promover a educação ambiental em conjunto com a Secretaria de Educação; (vi) criar e coordenar a implantação do plano diretor e do sistema de meio ambiente no Município; (vii) celebrar convênios relacionados à implantação de programas e projetos para a preservação do meio ambiente com entidades e órgãos estaduais, federais e internacionais.</p> <p>Em 16/05/11 foi assinado o Convênio entre PMSBC e CETESB, para aquisição e instalação da Estação Automática de Monitoramento da Qualidade do Ar – EAMQAr, conforme preconizado no processo de licenciamento ambiental do PTU. A Estação foi instalada na área da CETESB, na Rua dos Viannas, nº 625, Bairro Baeta Neves.</p> <p>Os monitoramentos de ruído foram realizados individualmente para cada projeto do PTU e seus resultados encaminhados à CETESB durante o processo de licenciamento ambiental.</p>
<p>Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). [X] N/A</p>		
<p>Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente as consequências dessas mudanças: [X] N/A</p>		

<u>Componente 6</u>	<u>Produtos Planejados (2004)</u>	<u>Produtos Obtidos (2014)</u>	
6. Desempenho Socioambiental. Custo total: US\$12,567,306.83 Contraparte: US\$12,567,306.83 BID: US\$ 0.00 Desembolso BID: 100% Classificação: MS	<p>6.1 Durante os seis anos da execução do Programa os 100% das conformidades ambientais nas obras foram resolvidas dentro dos prazos.</p> <p>6.2 Todas as famílias afetadas foram indenizadas ou reassentadas antes do início da obra no respectivo caminho, de acordo com o plano de reassentamento:</p> <p>6.3 Ao FPP, com o mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none">• 3,9 ha de áreas verdes foram plantadas em áreas de preservação permanente (APP) e em áreas de proteção e recuperação de mananciais (APRM) em compensação pelos 1,3 ha de áreas de APP afetadas; e• 1345 árvores foram plantadas em compensação pelas 130 árvores isoladas suprimidas <p>6.4 Ao FPP, uma área para futura implantação de Unidade de Conservação foi desapropriada.</p>	<p>Todas as obras foram acompanhadas pelo Supervisor Ambiental da UCP, que emitia mensalmente os Certificados de Conformidade Ambiental – CCA às construtoras e supervisoras de obras, atestando a conformidade das obras em relação às exigências ambientais e ao cumprimento das medidas de controle ambiental.</p> <p>O reassentamento da Favela Naval, previsto para as obras da Intervenção B01 – Avenidas Marginais ao Ribeirão dos Couros, ocorreu conforme planejado, com a efetiva participação da comunidade, com comprometimento do município em assistir as famílias antes, durante e depois do reassentamento propriamente dito.</p> <p>Para a reposição de vegetação suprimida e pela utilização de Áreas de Preservação Permanente em decorrência das intervenções do Programa foi realizada a reposição vegetal em áreas da EMAE às margens da Represa Billings, por meio do contrato com a empresa Vila Boa Construções e Serviços. Foram plantadas 18.550 mudas de espécies arbóreas de Mata Atlântica, nos bairros Las Palmas e Parque Ideal, na Região do Alvarenga.</p> <p>Para criação da Unidade de Conservação, foi realizada a total desapropriação da área. Os estudos ambientais e o projeto básico foram contratados e a SEHAB planeja a construção de moradias para a população que hoje ocupa a área do futuro Parque Natural (Favela do Robertão).</p>	
Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). [X] N/A			
Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente as consequências dessas mudanças: [X] N/A			
Resumo do Progresso de Implementação – Classificação			
[X] Muito Satisfatório (MS)	[] Satisfatório (S)	[] Insatisfatório (I)	[] Muito Insatisfatório (MI)

3.30 A qualificação Muito Satisfatória se justifica porque foram plenamente atingidos o Fim do Projeto e seu Objetivo de Desenvolvimento (Propósito) muito embora tenha havido atraso significativo na implantação e, reduções nas metas físicas originalmente consideradas. A avaliação do Programa é efetuada em função da última reformulação do marco lógico considerando a revisão do programa e suas consequências. Estão totalmente executados os produtos do Projeto, na quantidade e qualidade esperada, bem como com custos adequados.

- 3.31 Os custos são razoáveis mesmo com todos os problemas cambiais no período (2004/2014).

D. Custos do projeto

Custo Total Projeto - Planejado (US\$)		Custo Total do Projeto - Atual (US\$)		% Diferença
1. Engenharia e Administração	4,266,000	1. Engenharia e Administração	24,370,044	+ 471.3
2 Custos Diretos de Investimento	97,603,000	2 Custos Diretos de Investimento	92,604,656	- 5.1
3 Fortalecimento Institucional	2,775,000	3 Fortalecimento Institucional	3,499,972	+ 26.1
4. Custos Concorrentes	15,356,000	4. Custos Concorrentes	12,567,306	- 18.1
Total do Programa	120,000,000	Total do Programa	133,041,980	+ 10.9

IV. IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO

A. Análise de fatores críticos

1. Negativos:

- i. A execução através do tempo não foi tão homogênea quanto seria desejável e a velocidade das principais intervenções esteve vinculada à evolução dos processos licitatórios, à resolução dos problemas socioambientais, às desapropriações e à disponibilidade de recursos locais.
- ii. A variação da taxa do dólar em relação à proposta inicial, resultando na diminuição das metas a serem alcançadas.

2. Positivos:

- i. A transparência nos processos licitatórios, culminando na redução dos custos iniciais de contratação das obras.
- ii. Total envolvimento de todas as áreas e setores do órgão executivo, principalmente da equipe técnica da gerenciadora do programa e do Coordenador que permitiram a agilização dos processos com ganho de qualidade e produtividade do programa.
- iii. Modelo de Gerenciamento adotado, com a implantação de uma UCP – Unidade de Coordenação que ficou responsável pela Coordenação do Programa BID, liderada por um membro do próprio órgão executor e com o assessoramento de uma empresa de consultoria especializada em coordenação de programas com financiamento externo. Tal modelo trouxe frutos para o Município, além dos esperados para o próprio Projeto. Sem dúvida, a experiência adquirida pelo pessoal do Município, que teve

atividades dentro ou relacionadas com a UCP, será mantida e incorporada em suas atividades futuras.

- iv. Bom relacionamento entre o executor e o BI.
- v. A Criação e o fortalecimento institucional das secretarias de Transportes e de Gestão Ambiental.

B. Desenvolvimento do Mutuário/Órgão Executor

Desempenho do Mutuário/Órgão Executor			
<input checked="" type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfatório (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfatório (I)	<input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI)

- 4.2 A execução do Projeto, no que se refere à sua finalização e objetivos, se deve, em grande parte, à atuação coordenada da UCP com as instituições participantes, particularmente com a equipe que preparou o Projeto para financiamento e posteriormente com a Representação do Banco, que lhes permitiu resolver todos os problemas surgidos durante a execução do Projeto e de suas obras.
- 4.3 Essa cooperação, sem dúvida, além de permitir levar adiante o Projeto, foi um elemento de fortalecimento da capacidade institucional de todas as entidades participantes.
- 4.4 A adoção de uma UCP - Unidade de Coordenação do Programa assessorada por empresa de consultoria especializada em coordenação de programas com financiamento externo trouxe frutos para o Município, além dos esperados para o próprio Projeto.
- 4.5 A UCP foi responsável pela coordenação, acompanhamento e gerenciamento dos contratos de elaboração de estudos relativos ao fortalecimento institucional.

C. Desenvolvimento do Banco

Desempenho do Banco			
<input checked="" type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfatório (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfatório (I)	<input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI)

- 4.6 Face ao grande conhecimento de contratos dessa natureza pelos integrantes das Missões e sua disposição em orientar os técnicos do Município, a preparação do Programa ocorreu sem contratempos e no prazo desejado.
- 4.7 Relativamente à gestão do Programa, o aspecto que mais contribuiu para a sua efetivação foi o intercâmbio fluido de informações entre o Município e a Representação do Banco no Brasil, que permitiu agilizar as gestões e trâmites administrativos e técnicos no menor tempo possível.

V. SUSTENTABILIDADE

A. Análise de fatores críticos

- 5.1 Um dos importantes parâmetros é a Taxa Interna de Retorno econômico (TIR) que foi calculada em 34,7 % para o Programa como um todo e não há indicação de que essa situação poderá mudar para pior no futuro.
- 5.2 O Marco Lógico tem várias suposições que continuam importantes para a sustentabilidade dos resultados e efeitos do Programa.
- 5.3 As suposições de Propósito a Fim são as seguintes:
1. Os planos diretores elaborados no Programa são implementados pela PMSBC.
 2. A administração municipal continua apoiando o Programa.
 3. As suposições de Componentes a Propósito são as seguintes: Se mantêm a vontade política na PMSBC de continuar com o melhoramento do sistema de transporte urbano.
- 5.4 Todas essas suposições são ainda importantes para garantir que o Propósito alcançado pelo Programa seja mantido ao longo do tempo de maneira sustentada. Acredita-se que essas suposições têm alta probabilidade de ocorrerem, pelos seguintes motivos:
1. O Plano Diretor de Transporte Urbano desenvolvido no Programa já está implantado e em operação no Município.
 2. A Secretaria de Transportes e Vias Públicas já foi criada e implantada, e encontra-se fortalecida institucionalmente e operante.
 3. A Secretaria de Gestão Ambiental já foi criada e implantada, e encontra-se fortalecida institucionalmente e operante.
 4. A Secretaria de Obras encontra-se fortalecida institucionalmente.
- 5.5 Como conclusão, pode-se afirmar que todas as suposições devem ser mantidas para a sustentabilidade do Projeto ao longo do tempo.

B. Riscos potenciais

- 5.6 Não foram identificados maiores riscos para a sustentabilidade do Programa. Normalmente, os riscos estariam relacionados à conservação das intervenções, que vem sendo efetuada a contento.
- 5.7 Os recursos para a conservação das intervenções e demais componentes do Programa são assegurados e habitualmente empregados para esse fim e o Município possui capacidade técnica e gerencial para efetuar os serviços de manutenção.

- 5.8 Não se espera que haja algum problema de ordem socioambiental que possa comprometer a sustentabilidade do Programa, uma vez que a mitigação dos impactos diretos foi realizada durante a execução das obras.

C. Capacidade institucional

- 5.9 Os componentes de Fortalecimento Institucional implantados pelo Programa capacitaram o órgão executor para garantir a sustentabilidade dos resultados do mesmo.
- 5.10 O Plano Diretor de Transporte Urbano desenvolvido pelo Programa está atendendo às necessidades do Município e este por sua vez identifica novas demandas, providenciando as eventuais correções e atualizações necessárias.
- 5.11 A Secretaria de Transportes e Vias Públicas já foi criada e implantada, e encontra-se fortalecida institucionalmente e operante.
- 5.12 A Secretaria de Gestão Ambiental já foi criada e implantada, e encontra-se fortalecida institucionalmente e operante.
- 5.13 A Secretaria de Obras encontra-se fortalecida institucionalmente.
- 5.14 Portanto não restam dúvidas de que o projeto contribuiu efetivamente para o fortalecimento da capacidade das instituições envolvidas.
- 5.15 Paralelamente, os seguintes documentos foram concluídos e aprovados: Plano Diretor de Transporte Urbano; Polos geradores de Tráfego; Segurança de trânsito; Plano Diretor de Transporte de Produtos Perigosos; Manual de Controle de Execução de Obras de Transporte; Caderno de Especificação Técnica de Projetos e Obras; Documentos Padrão para Licitação de Obras, Serviços e Consultoria; Plano de Recuperação do Passivo Ambiental; Sistema Municipal de Meio Ambiente; Monitoramento do Uso e Ocupação do Solo; Apoio ao Serviço de Fiscalização Ambiental; Educação Ambiental e Monitoramento do Ar e Ruído. Através do PTUSBC, adquiriu-se os equipamentos previstos para as áreas de planejamento de transporte, análise de trânsito, sistemas de informação, área de projetos, controle e manutenção de obras.
- 5.16 Por essas razões, combinando todos os fatores anteriores, não se observam situações que permitam prever dificuldades de curto prazo que afetem os objetivos do Programa, o que permite qualificar de “Muito Provável” a sua sustentabilidade.

Classificação de Sustentabilidade (SU) :

☒ Muito Provável (MP) ☐ Provável (P) ☐ Pouco Provável (PP) ☐ Improvável (I)

VI. MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

A. Informação sobre resultados

- 6.1 Os resultados do Programa foram sendo acompanhados pelos sistemas de informações implantados na UCP, que gerava, mensalmente, relatórios com informações dos avanços físicos e financeiros de cada um dos componentes.
- 6.2 Foi feita uma reavaliação econômica do Programa resultando na taxa interna de retorno de 34,7 %, o que demonstra a total viabilidade do Programa.
- 6.3 Este resultado mostra que o Programa foi bem sucedido e os investimentos realizados irão realmente trazer benefícios à sociedade.
- 6.4 A experiência do Executor e também do Banco na formulação do dimensionamento do Projeto sem dúvida ajudou a escolher os indicadores para medir seu desempenho, tanto no ponto de vista dos produtos como no dos objetivos de desenvolvimento. Isso, aliado ao fato de que foi possível acessar informações confiáveis para estabelecer a linha de base, que é o ponto de partida para medir esse desempenho, foi muito importante para que se possa hoje discutir os produtos e resultados do Projeto.
- 6.5 Os indicadores de desempenho dos produtos foram facilmente medidos pela existência de um acompanhamento formal e sistemático da execução dos contratos com os executores das obras e demais componentes.
- 6.6 Pode-se afirmar, portanto, que o Projeto foi dimensionado adequadamente, com uma razoável definição dos produtos que deveriam ser obtidos e com a escolha de indicadores de produtos e de efeitos com sua linha de base bem definida, o que teve uma influência muito positiva na medição de seu desempenho.

B. Monitoramento futuro e avaliação ex post

- 6.7 O Município dispõe de sistemas de informações para o monitoramento futuro dos efeitos diretos, tais como: Plano Diretor de Transporte Urbano, Plano Diretor de Transporte de Produtos Perigosos, Polos Geradores de Tráfego e Segurança de Trânsito.
- 6.8 Conforme acordado durante a Reunião de Término de Projeto (Anexo II), a avaliação econômica “ex post” poderá ser realizada pelo Banco no período janeiro de 2017 a março de 2017 com base na mesma metodologia utilizada na avaliação “ex ante” e também com base nas informações a serem disponibilizadas pelo Município nos Relatórios Anuais de Conservação.
- 6.9 Em atendimento aos ditames do Artigo 7.01 do Contrato de Empréstimo, o Município mantém disponíveis os dados necessários para que o Banco, se assim o desejar, possa efetuar uma avaliação socioeconômica do Programa.

- 6.10 Conforme acordado durante Seminário de Término de Projeto (ver Anexo II), cabe ao Banco realizar a avaliação “ex post” com base na mesma metodologia utilizada na avaliação “ex ante”.

VII. LIÇÕES APRENDIDAS

- 7.1 Na execução do Programa, fatos positivos e negativos serviram a um aprendizado, por parte do Banco, de lições a serem aplicadas em novos projetos. A partir da experiência da Representação do BID nesta operação e tomando em conta as análises elaboradas no Project Conclusion Report ou Relatório de Término de Projeto (PCR) e detalhadas nos documentos anexos, foram selecionadas as principais lições aprendidas que podem resultar em medidas a serem adotadas durante o dimensionamento e/ou a implantação de novas operações para melhorar a exequibilidade e a sustentabilidade de futuros projetos:
- 7.2 **Lição nº 1:** O Banco deveria continuar a replicar este tipo de programa em outros municípios brasileiros.
- 7.3 **Motivo:** Este é um programa de transporte urbano semelhante a outras experiências do BID no Brasil, cujos objetivos são plenamente aplicáveis em outros lugares. Portanto, os subprogramas de obras e os componentes de fortalecimento institucional podem e são facilmente replicados em qualquer lugar, com o mesmo sucesso obtido no município de São Bernardo do Campo. A execução através do tempo não foi tão homogênea quanto seria desejável e a velocidade das principais intervenções esteve vinculada à evolução dos processos licitatórios, à resolução dos problemas ambientais e à disponibilidade de recursos locais. De qualquer forma, mesmo com estes contratemplos que exigiram medidas corretivas por parte do Gerenciamento do Programa, o projeto pode ser replicado em outros lugares. É importante frisar que o próprio Município já está executando uma segunda operação para mobilidade urbana sustentável denominada Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo II (BR-L1315), cujo Contrato de Empréstimo (2888/OC-BR) foi assinado em 25 de junho de 2013.
- 7.4 **Lição nº 2:** O Banco deveria sempre incentivar a participação do Especialista da Representação em todas as etapas da montagem do Programa.
- 7.5 **Motivo:** O acompanhamento e participação ativa do Especialista da Representação durante toda a montagem deste Programa permitiu o assessoramento contínuo aos demais membros da Equipe de Projeto do Banco e ao Órgão Executor, evitando a inclusão de componentes de difícil execução ou de viabilidade duvidosa.
- 7.6 **Lição nº 3:** Para projetos de infraestrutura é importante manter o esquema da existência de unidades de coordenação apoiadas em empresas consultoras especializadas em gerenciamento de projetos financiados por organismos internacionais.

- 7.7 **Motivo:** A estrutura montada neste Programa, uma Unidade de Coordenação do Projeto (UCP) assessorada por uma firma de consultoria especializada em gerenciamento de programas BID, tem sido utilizada com sucesso nas diversas operações financiadas pelo Banco no setor de transportes no Brasil. O município de São Bernardo do Campo já vem adotando o modelo gerencial preconizado pelo Programa para outros projetos similares executados com recursos próprios. Recomendamos manter esta boa tradição, inclusive como condição contratual, nas novas operações do Banco.
- 7.8 **Lição nº 4:** Igualmente importante, é manter nas Representações do Banco especialistas preparados para reagir rapidamente às necessidades e dúvidas do executor.
- 7.9 **Motivo:** A Representação deve realizar todos os esforços para manter boas relações com o Órgão Executor do Programa. Trabalhando em parceria com o Executor, o Banco poderia adotar as seguintes medidas: (i) flexibilizar o “pari-passu” nos momentos de escassez de recursos da contrapartida; (ii) adotar editais mais transparentes para induzir maior competitividade nas licitações; (iii) sugerir melhorias na sistemática de coleta de informações sobre o avanço na execução dos componentes do Programa; (iv) Agilizar os entendimentos entre o Executor e o Banco de forma a minimizar os atrasos na execução da operação; e (v) maior rigor na elaboração dos projetos de engenharia e, na atividade de gerenciamento do programa, inserir profissionais especializados para análise e avaliação de soluções técnicas para dar respaldo a não objeção por parte do Banco.
- 7.10 **Lição nº 5:** Para futuras operações, o Banco deveria sempre incentivar a inclusão de componentes de fortalecimento institucional.
- 7.11 **Motivo:** Sempre que possível devem ser inseridos nos Programas componentes de fortalecimento institucional do órgão executor, de modo a garantir a sustentabilidade, além de permitir, através de sistemas implantados, o monitoramento futuro dos efeitos diretos.
- 7.12 **Lição nº 6:** Para projetos de infraestrutura é importante a contribuição em programas sociais.
- 7.13 **Motivo:** Do ponto de vista social, o Programa contribuiu na geração de empregos, diretos e indiretos, durante a execução das obras.
- 7.14 **Lição nº 7:** Para projetos de infraestrutura de transporte urbano é importante a integração com a rede de transportes metropolitanos.
- 7.15 **Motivo:** Do ponto de vista econômico o programa contribuiu de forma decisiva na integração dos corredores viários existentes na região metropolitana de São Paulo, especificamente no ABCD. Melhoraram as condições de mobilidade, conforto e segurança aos usuários do sistema de transporte público e, nos aspectos de segurança viária o Programa contribuiu para a redução de acidentes ao melhorar as condições de tráfego.



Banco Interamericano de Desenvolvimento
Relatório de Término de Projeto – PCR 2014
Avaliação do Mutuário

Número do Projeto: 1571/OC –BR

Agência(s) Executora(s):

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO BERNARDO DO CAMPO

Mutuário:

MUNICÍPIO DE SÃO BERNARDO DO CAMPO

Data de Aprovação do Projeto: 25 de agosto de 2004

Data de Efetivo contrato: 31 de março de 2006

Data de Avaliação do Mutuário: 29 de agosto de 2014

Data da Reunião de Encerramento: 29 de agosto de 2014

Classificação de Desempenho do mutuário no Projeto

Probabilidade de alcance dos Objetivo(s) de Desenvolvimento:

☒ Muito Provável (MP) ☐ Provável (P) ☐ Pouco Provável (PP) ☐ Improvável (I)

Implementação do Projeto:

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Resultado de Sustentabilidade do Projeto:

☒ Muito Provável (MP) ☐ Provável (P) ☐ Pouco Provável (PP) ☐ Improvável (I)

Comentários:

Quanto ao **alcance dos objetivos de desenvolvimento**

- A melhoria de trafegabilidade vem sendo motivo de incentivo ao desenvolvimento regional.
- A criação da Secretaria de Transporte e Vias Públicas já vem trazendo melhorias para a mobilidade urbana.
- A criação da Secretaria de Gestão Ambiental e a institucionalização do licenciamento ambiental municipal vem trazendo mais agilidade na administração das questões socioambientais.
- A elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano implementou um novo direcionamento para a gestão do transporte urbano.

Quanto à **implementação do projeto,**

- A implementação ocorreu plenamente, na medida em que os objetivos foram alcançados, o que se demonstra nos relatórios de acompanhamento do Programa.

Os componentes de Fortalecimento Institucional implementados pelo Programa, tais como a criação das secretarias de Transporte e Vias Públicas e de Gestão Ambiental, a elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano, o fortalecimento da Secretaria de Obras e a institucionalização do licenciamento ambiental municipal, capacitaram o Executor para garantir a **sustentabilidade** do Programa.

Paralelamente, os seguintes documentos foram concluídos e aprovados: Plano Diretor de Transporte Urbano; Polos geradores de Tráfego; Segurança de trânsito; Plano Diretor de Transporte de Produtos Perigosos; Manual de Controle de Execução de Obras de Transporte; Caderno de Especificação Técnica de Projetos e Obras; Documentos Padrão para Licitação de Obras, Serviços e Consultoria; Plano de Recuperação do Passivo Ambiental; Sistema Municipal de Meio Ambiente; Monitoramento do Uso e Ocupação do Solo; Apoio ao Serviço de Fiscalização Ambiental; Educação Ambiental e Monitoramento do Ar e Ruído. Através do PTUSBC, adquiriu-se os equipamentos previstos para as áreas de planejamento de transporte, análise de trânsito, sistemas de informação, área de projetos, controle e manutenção de obras.

As novas secretarias desenvolvidas pelo Programa estão atendendo as necessidades do Município e este, por sua vez, identifica novas demandas, providenciando as eventuais correções e atualizações necessárias.

Desempenho do Mutuário durante a Preparação do Projeto

Classifique seu próprio desempenho durante a Preparação do Projeto:

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

Durante a preparação do projeto houve grande interação entre todos os órgãos envolvidos na execução. Os trabalhos de montagem e preparação do Projeto foram executados por um consórcio gerenciador com notória experiência em gerenciamento de preparação de projetos junto a organizações internacionais de fomento.

O acompanhamento de toda a montagem do Programa pelo Especialista da Representação permitiu a orientação contínua ao Executor, evitando a inclusão de componentes de difícil execução ou de viabilidade duvidosa.

Desempenho do Mutuário durante a Execução do Projeto

Classifique seu próprio desempenho durante a Execução do Projeto:

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

O bom gerenciamento do Programa pela Prefeitura de São Bernardo do Campo, aliado à qualidade da supervisão realizada pela Representação do BID no Brasil, tornou possível a conclusão das metas físicas planejadas.

Sempre que foi necessário, foram efetuadas revisões nos projetos de engenharia que após a não objeção do Banco, geraram os aditamentos aos contratos e permitiram a continuidade das obras.

O Município de São Bernardo do Campo, na condição de Mutuário do Projeto, cumpriu as condições contratuais através de ações institucionais, como alocação de recursos para a contrapartida local, desapropriações de áreas para a implantação das intervenções urbanas, implementação do Fortalecimento Institucional do Órgão Executor, além de implementar todas as ações e programas de natureza ambiental e segurança viária e, a implementação das metas físicas objeto do Contrato de Empréstimo.

Desempenho do Banco durante a Preparação do Projeto

Classifique desempenho do Banco durante a Preparação do Projeto:

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

O Banco, através das Missões Especializadas, disponibilizou os ensinamentos no que trata dos procedimentos normativos da Instituição, e em parceria com a Equipe do Órgão orientou no sentido de se identificar os objetivos do Programa em elaboração, concorrendo decisivamente para o sucesso da operação de empréstimo.

Desempenho do Banco Durante a Supervisão do Projeto

Classifique o desempenho do Banco durante a preparação e supervisão do projeto. Considerar fatores tais como: qual o banco que facilitou o desenho do projeto, propuseram soluções técnicas adequadas para os problemas identificados e responderam com o que foi pedido pelo Mutuário (tempo, tipo de seleção de instrumento); Assistência técnica (incluindo treinamento formal e informal) para as Agências Executoras, tempo do Banco para responder às necessidades e flexibilidade de resposta em situações de emergência durante a implementação do projeto.

[X] Muito Satisfatório (MS) [] Satisfatório (S) [] Insatisfatório (I) [] Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

Durante a execução do Projeto, a Prefeitura de São Bernardo do Campo não encontrou dificuldade no atendimento às solicitações enviadas ao Banco. Essa interatividade desenvolvida desde o acompanhamento de toda a montagem do Programa pelo Especialista da Representação permitiu a orientação contínua ao Executor, agilizando o processo.

Ao longo da implementação do Projeto, todas as adequações necessárias aos projetos de engenharia foram sempre realizadas com a participação do Banco, o que facilitou a abordagem dos problemas e proposição de soluções de forma mais ágil.

Não houve grandes dificuldades para adaptação de Executor às Políticas do Banco para a contratação das empreiteiras de obras.

Sugestões Adicionais para Melhorar Desempenho do Banco

Comentários adicionais / sugestões para melhoria do desempenho do Banco no futuro.

A estrutura montada no Programa de uma Unidade de Coordenação apoiada por uma consultoria especializada em gerenciamento de programas BID tem sido utilizada com sucesso nas diversas operações financiadas pelo BID no setor de transportes no Brasil. Recomendamos manter essa boa tradição, inclusive como condição contratual nas novas operações do Banco.

BRASIL

PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DE SÃO BERNARDO DO CAMPO

EMPRÉSTIMO 1571/OC-BR (BR 0400)

Reunião de Término de Projeto

Ajuda Memória

No dia 29 de agosto de 2014, foi realizada na cidade de São Bernardo do Campo, Região Metropolitana da Cidade de São Paulo, a Reunião de Término de Projeto referente ao Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo.

A Missão do BID estava composta pelo Sr. Dalve Soria, Especialista em Transportes. O Município de São Bernardo do Campo foi representado pela Secretaria de Transportes e Vias Públicas (ST) - Órgão Executor do Programa, e pela Empresa de Transporte Coletivo (ETC), empresa pública responsável pela gestão do sistema de transporte de São Bernardo do Campo.

Pela ST participaram: Sr. Oscar Campos - Secretário de Transportes e Vias Públicas e Coordenador Adjunto da Unidade de Coordenação do Programa (UCP) e a Sra. Andréa Brisida - Consultora Especialista em Planejamento de Transporte Urbano e a Sra. Miriam Martinez - Assistente de Gabinete. Pela ETC Sr. Alberto Alécio Batista - Diretor de Operações e Coordenador da UCP.

Os trabalhos foram assessorados pelos seguintes profissionais do Consórcio Gerenciador Programa de Transporte Urbano de São Bernardo do Campo 2013 (PTUSBC 2013): Sr. José Figueiredo Mei - Coordenador, Sr. José Adonis Gervásio - Especialista Institucional Financeiro e Sr. Wilson Burba - Especialista em Planejamento.

I. Objetivos da Reunião de Término de Projeto

A Reunião de Término de Projeto constitui uma excelente oportunidade para avaliar de forma realmente participativa o Programa que termina; identificar e tornar

públicos os resultados obtidos pelo Programa; identificar as tarefas críticas pendentes para garantir a sustentabilidade daqueles impactos, efeitos, produtos e ações iniciados pelo Programa e que estão gerando os benefícios esperados; e tomar as providências necessárias para registrar e medir os benefícios futuros gerados pelo Programa através de uma avaliação *ex post*.

Os técnicos do BID, ST, ETC e do Consórcio Gerenciador efetuaram uma revisão no Marco Lógico original do Programa, datado de março de 2006 (e revisado durante a Missão de Administração do Programa realizada em setembro de 2010) confirmando seus objetivos, indicadores de resultados e indicadores de produtos.

Na presente ajuda memória se registram as definições acordadas em relação à sustentabilidade do Programa e à avaliação econômica *ex post*. O presente documento será de utilidade tanto à ST como ao Banco para fazer o acompanhamento das ações a serem tomadas por cada entidade depois da conclusão do financiamento do Programa.

II. Avaliação Participativa do Projeto

A Missão do Banco, os representantes da ST/ETC e os profissionais do Consórcio Gerenciador realizaram uma avaliação conjunta do Programa e acordaram as respostas para as seguintes questões:

P 2.1 - Quais foram os resultados do Programa de acordo com os indicadores de desempenho incorporados no Marco Lógico a informação de linha de base coletada e o sistema de acompanhamento estabelecido?

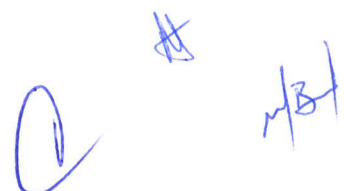
R 2.1 - Para orientar a formulação, execução, acompanhamento e a avaliação do Programa, foi realizado o Marco Lógico, estipulando-se metas para que as finalidades do Programa de Transporte Urbano do Município de São Bernardo do Campo - PTUSBC, fossem concluídas com sucesso, sendo elas: reduzir e evitar desequilíbrio nos fluxos urbanos e no uso e ocupação do solo, melhorar as condições de mobilidade do município, melhorar a qualidade de vida da população e criar condições mais favoráveis para o desenvolvimento do município.

Portanto, a fim de melhorar as condições de mobilidade dos moradores da cidade, no

final do PTUSBC, foram elaborados os seguintes documentos: "Pesquisa de opinião sobre aspectos relacionados à mobilidade dentro da cidade de São Bernardo do Campo pelos seus munícipes" realizada em outubro/novembro de 2012 e a "Análise comparativa entre a pesquisa realizada em abril de 2004, fevereiro/março de 2008 e outubro/novembro de 2012". Essas pesquisas demonstram que as opiniões favoráveis sobre a infraestrutura viária evoluíram de 48% para 52%, praticamente atingindo ao valor estipulado no Marco Lógico. As opiniões favoráveis, qualificação de satisfatória a excelente, em relação ao transporte coletivo, aumentaram de 38% para 57%. Entretanto, em consequência da não conclusão de algumas obras previstas inicialmente no PTUSBC e o aumento da frota veicular, o resultado das pesquisas relacionadas às condições de trânsito e condições de segurança viária não ultrapassaram a meta, resultando em declínio de 32% para 20% e de 43% para 38% respectivamente.

Com o propósito de realizar um sistema de transporte urbano da cidade mais eficiente, facilitando as possibilidades futuras de desenvolvimento urbano, executou-se em agosto/setembro de 2012 a "Pesquisa de consumo de combustível, tempo médio de viagem, tempo médio de parada em interseção semaforizada para o transporte coletivo municipal", "Estatísticas de acidentes no viário municipal", "Pesquisa de consumo de combustível e tempo médio de viagem para veículos privados" e "Medições de ruído em pontos críticos". De acordo com essas análises, o consumo de combustível da frota de ônibus do serviço municipal reduziu-se em 4,17% e o tempo médio de viagem do transporte coletivo aumentou em 17%; ambos não superaram a meta estabelecida no Marco Lógico, assim como o tempo médio de viagem em veículo privado que cresceu 92%. O fato do objetivo do Marco Lógico não ser alcançado é devido à evolução da motorização na cidade e ao aumento da frota de ônibus para suprir as necessidades da forte verticalização de moradias nas imediações. Contudo, o tempo médio de parada de ônibus nos semáforos durante as horas de pico, o consumo médio de combustível dos automóveis no centro de São Bernardo do Campo e o número de acidentes anuais com vítimas diminuíram 25%, 14% e 22% respectivamente, além de ter sido realizada 100% da integração das linhas municipais de ônibus. Com relação ao meio ambiente, o índice médio do indicador de ruído reduziu-se em 5,9%.

Ao longo do programa, foram consumadas as obras de melhoramento do sistema de transporte público de acordo com os projetos executivos aprovados pelo Município de São Bernardo do Campo (MSBC), as obras viárias associadas ao anel periférico e a integração viária municipal e todas as ações referentes à segurança viária (defensas/barreiras, iluminação pública, calçadas, rampas para deficientes,



ciclovias, semáforos para pedestre, etc.). Exceto as linhas troncais Alvarenga - Rudge Ramos - Riacho Grande e suas correspondentes linhas alimentadoras, as quais serão implantadas com os corredores do Programa de Transporte Urbano do Município de São Bernardo do Campo II, e os semáforos novos com seus respectivos controladores, que estão em andamento pelo MSBC.

Em relação ao Fortalecimento Institucional, foi criada a Secretaria de Transportes e Vias Públicas, Secretaria de Gestão Ambiental - SGA, além de concluídos o Programa de capacitação nas áreas de planejamento geral de transporte, engenharia de trânsito, transporte público e manutenção da infraestrutura de transporte e meio ambiente e o Programa de capacitação para a área de execução e controle de obras de infraestrutura de transporte e a capacitação em meio ambiente. Paralelamente, os seguintes documentos foram concluídos e aprovados: Plano Diretor de Transporte Urbano; Polos geradores de Tráfego; Segurança de trânsito; Plano Diretor de Transporte de Produtos Perigosos; Manual de Controle de Execução de Obras de Transporte; Caderno de Especificação Técnica de Projetos e Obras; Documentos Padrão para Licitação de Obras, Serviços e Consultoria; Plano de Recuperação do Passivo Ambiental; Sistema Municipal de Meio Ambiente; Monitoramento do Uso e Ocupação do Solo; Apoio ao Serviço de Fiscalização Ambiental; Educação Ambiental e Monitoramento do Ar e Ruído. Através do PTUSBC, adquiriu-se os equipamentos previstos para as áreas de planejamento de transporte, análise de trânsito, sistemas de informação, área de projetos, controle e manutenção de obras. Todos os indicadores citados, estão compreendidos nos Relatórios de avanço de execução da UCP/MSBC, Relatórios de acompanhamento da SGA, Relatórios de execução das intervenções por parte da UCP/MSBC, Relatórios de execução das obras por parte da UCP/MSBC e nos Termos de recebimento das obras emitidos pelo MSBC e liberação dos respectivos trechos ao trânsito.

Durante a realização do PTUSBC, todas as não conformidades ambientais nas obras foram resolvidas dentro do prazo, e todas as famílias afetadas foram indenizadas ou reassentadas antes do início das obras. Para a compensação das 130 árvores isoladas suprimidas e 1,3 ha de áreas de preservação permanente afetadas, 1345 árvores foram plantadas, além de 3,9 ha de áreas verdes plantadas em áreas de preservação permanente e de proteção e recuperação de mananciais.

Após a realização das pesquisas e documentos citados, conclui-se que a maioria das metas estipuladas pelo Marco Lógico foram cumpridas, indicando desta forma, que os objetivos do PTUSBC foram finalizados com êxito.

P 2.2 - A lógica do projeto teve um claro vínculo entre insumos, atividades, produtos e resultados?

R 2.2 - Os principais componentes originais da operação foram mantidos durante todo o período de execução do Programa. Entretanto, foram necessários ajustes das metas físicas dos produtos para adequar o tamanho do Programa às necessidades do Município e aos recursos disponíveis no financiamento.

P 2.3 - O projeto foi executado conforme o planejado? Não foi factível? Por quê? Se manteve vigente a viabilidade do planejamento original ou ocorreram alterações substantivas? Por quê?

R 2.3 - Sim, o Programa foi parcialmente executado em relação ao seu planejamento original. No transcurso das negociações mantidas pelo MSBC com o Governo Federal, durante os meses de abril e maio de 2004, a Secretaria do Tesouro Nacional estabeleceu como condição para autorizar a negociação de um empréstimo com o Banco, o valor de US\$ 120,0 milhões correspondente à apenas uma parcela do Programa. Então o valor de empréstimo seria de até US\$ 72,0 milhões (60%) e a contrapartida do Município de US\$ 48,0 milhões (40%).

Por outro lado, à época da aprovação do PTUSBC no Senado Federal, a taxa de câmbio foi estimada em R\$ 3,28 por dólar, a mesma empregada na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) da União. A concepção do Programa, de US\$ 120 milhões, portanto, levou em consideração essa taxa cambial para a sua composição.

Durante a execução do Programa a taxa cambial variou a até R\$ 1,60 por dólar. Atualmente a taxa de câmbio está estimada em menos de R\$ 2,25 por dólar. O custo do Programa teve de ser adequado a essas mudanças.

Devido a esta situação foram priorizadas as intervenções segundo suas contribuições aos benefícios e seu impacto nos cumprimentos dos objetivos do Programa.

Considerando que o tema significava perigo para a sustentabilidade do PTUSBC e consequentemente aos objetivos a serem alcançados, uma vez que a taxa de câmbio variou de R\$ 3,28 a até R\$ 1,60 por dólar durante a execução do PTUSBC, o Banco

propôs ao Município, durante a Missão de Administração realizada em setembro/2010, a readequação dos Componentes do PTUSBC e a revisão da Marco Lógico. Ficou acordado entre as partes a exclusão de componentes e redução de metas previstas no PTUSBC Original, a fim de adequá-los aos recursos disponíveis.

Assim sendo, o PTUSBC foi reestruturado, sendo que as obras escolhidas para o PTUSBC Reestruturado foram as seguintes:

a) Transporte Coletivo:

- A09 - Conexão das Avenidas Lauro Gomes, Taboão e Doutor Rudge Ramos - Prolongamento da Avenida Lauro Gomes entre a Estrada das Lágrimas e a Avenida Doutor Rudge Ramos. Além de obras complementares para facilitar a integração das principais vias locais, reduzindo a demanda nas Avenidas Doutor Rudge Ramos e Senador Vergueiro.
- A07 - Túnel de Transposição da Via Anchieta no Km 17 - Construção de túnel ligando a Avenida São Paulo à Rua do Túnel, ao lado do Ginásio Poliesportivo Adib Moysés Dib. Construção de dois túneis, um para cada sentido, com 750 metros de extensão cada.
- A11 - Transposição do Corredor Centro/Rudge Ramos sobre o Anel Viário Metropolitano, rebaixado nesta região, além da implantação de um par binário de vias constituído pela Av. Vivaldi e pela Av. Sen. Vergueiro para facilitar o tráfego entre o Centro e Rudge Ramos, para eliminar ponto de congestionamento localizado no cruzamento com o Anel Viário e, redução do impacto na área lindeira, do tráfego de passagem do Anel Viário.
- D08 - Alargamento da Avenida Senador Vergueiro - em complementação ao binário Vergueiro/Vivaldi previsto no trecho entre Rudge Ramos e Avenida Winston Churchill, o restante do trecho, da Avenida Winston Churchill até o centro no Paço Municipal, com mão dupla, estando previsto a implantação de baias para permitir a parada de ônibus, evitando que o fluxo seja interrompido.
- B01C - A construção da Avenida Marginal ao Ribeirão dos Couros integra o Anel Viário Periférico e será uma opção para o tráfego de passagem. Ela facilitará a ligação entre os bairros da região Sul (Grande Alvarenga) com os bairros da região Norte (Rudge Ramos e Paulicéia). O trecho (C) refere-se a Marginal Ribeirão dos Couros, entre a Rua Maria Fidelis e Av. Piraporinha.

Terminal Alvarenga - Trata-se de terminal de integração de ônibus, localizado na Estrada dos Alvarenga, próximo à interseção desta com a Estrada

gerenciamento de projetos financiados por organismos internacionais.

c) Para futuras operações, o Banco deveria sempre incentivar a inclusão de componentes de fortalecimento institucional.

d) Para projetos de infraestrutura é importante a contribuição em programas sociais.

e) Para projetos de infraestrutura de transporte urbano é importante a integração com a rede de transportes metropolitanos.

III. Sustentabilidade do Projeto

a) Análise de Fatores Críticos

Um dos importantes parâmetros é a Taxa Interna de Retorno econômico (TIR) que foi calculada em 34,7% para o Programa como um todo e não há indicação de que essa situação poderá mudar para pior no futuro.

O Marco Lógico tem várias suposições que continuam importantes para a sustentabilidade dos resultados e efeitos do Programa. As suposições de Propósito a Fim são as seguintes:

- 1.Os planos diretores elaborados no Programa são implementados pela PMSBC.
- 2.A administração municipal continua apoiando o Programa.

As suposições de Componentes a Propósito são as seguintes:

- 1.Se mantêm a vontade política na PMSBC de continuar com o melhoramento do sistema de transporte urbano.

Todas essas suposições são ainda importantes para garantir que o Propósito alcançado pelo Programa seja mantido ao longo do tempo de maneira sustentada. Acredita-se que essas suposições têm alta probabilidade de ocorrerem, pelos seguintes motivos:

- 1.O Plano Diretor de Transporte Urbano desenvolvido no Programa já está implantado e em operação no Município.
- 2.A Secretaria de Transportes e Vias Públicas já foi criada e implantada, e encontra-se fortalecida institucionalmente e operante.

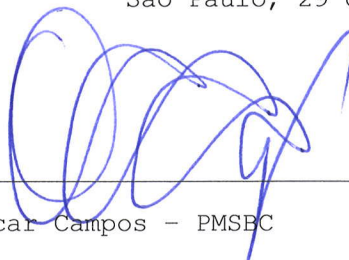
o Marco Lógico atual (setembro de 2010) com as justificativas e considerações para as diferenças entre os valores esperados e observados. Estas informações serão disponibilizadas ao BID até o dia 15 de setembro de 2014, juntamente com a parte 3 do Relatório de Término do Projeto (PCR), constituída pelo Memorando do Órgão Executor.

São Paulo, 29 de agosto de 2014



Dalve Soria - BID

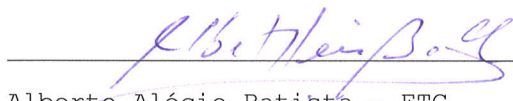
Especialista em Transportes



Oscar Campos - PMSEC

Secretário de Transportes e Vias Públicas

Coordenador Adjunto da UCP



Alberto Alécio Batista - ETC

Diretor de Operações

Coordenador da UCP