



Excelentíssimo Senhor
Luciano Ducci
Prefeito
Prefeitura Municipal de Curitiba
Av. Cândido de Abreu, 817
Centro Cívico
80530-908 Curitiba, PR
Brasil

Ref.: ATN/OC-12381-BR. Cooperação Técnica
Não-Reembolsável. Apoio para Melhorar o
Desempenho da Logística Urbana em Curitiba.

Prezado Senhor Prefeito,

Esta carta-convênio (doravante denominada “Convênio”) entre o Município de Curitiba (doravante denominado “Beneficiário”) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, que submetemos à sua consideração, destina-se a formalizar os termos e as condições para a concessão de uma cooperação técnica não-reembolsável ao Beneficiário, (doravante denominada “Cooperação Técnica”), para apoiá-lo na preparação de um programa de apoio para melhorar o desempenho da logística urbana em Curitiba (doravante denominado “Programa”). Os termos da Cooperação Técnica estão incluídos no Plano de Operações que está anexado à presente e é considerado parte integrante deste Convênio. Os aspectos principais da operação são os seguintes:

1. O montante dos fundos outorgados pelo Banco para a realização da Cooperação Técnica será de até US\$ 850.000,00 (oitocentos e cinquenta mil dólares dos Estados Unidos da América), ou seu equivalente em outras moedas conversíveis, que serão desembolsados a débito dos recursos do Fundo para a Preparação de Projetos de Infraestrutura (InfraFundo) do Banco (doravante denominada “Contribuição”). A Contribuição é outorgada em caráter não-reembolsável.
2. O prazo para a execução do Programa será de 18 (dezoito) meses, contados a partir da data de entrada em vigência deste Convênio. O prazo para o desembolso dos recursos da Contribuição será de 20 (vinte) meses, contados a partir de tal data. Qualquer parte da Contribuição não utilizada dentro de tal prazo será cancelada. Os prazos indicados acima e outros estabelecidos neste Convênio só poderão ser prorrogados por razões justificadas e com o consentimento expresso e por escrito do Banco.

3. Por solicitação do Beneficiário, o Banco utilizará os recursos da Contribuição para contratar e pagar diretamente os serviços de consultoria e despesas necessárias (software especializado e diárias e viagens dos consultores) para o cumprimento dos objetivos da Cooperação Técnica.
4. O Beneficiário compromete-se a colaborar com os consultores na realização de suas tarefas e a fornecer o apoio técnico, logístico e de secretaria necessário para o desenvolvimento da Cooperação Técnica. Além disso, o Beneficiário compromete-se a contribuir com uma contrapartida (doravante denominada “Contrapartida”), em complemento à Contribuição, para a completa e ininterrupta execução do Programa. O total da Contrapartida é estimado no equivalente a US\$ 212.500,00 (duzentos e doze mil e quinhentos dólares dos Estados Unidos da América), dos quais US\$ 20.000,00 (vinte mil dólares dos Estados Unidos da América) serão representados por despesas realizadas pelo Beneficiário para a execução do Programa e US\$ 192.500,00 (cento e noventa e dois mil e quinhentos dólares dos Estados Unidos da América) serão representados por bens e serviços; completando o equivalente a US\$ 1.062.500,00 (um milhão sessenta e dois mil e quinhentos dólares dos Estados Unidos da América), custo total estimado do Programa.
5. O financiamento dos serviços de consultoria indicados neste Convênio não implica, de forma alguma, um compromisso por parte do Banco de financiar total ou parcialmente o Programa, projeto ou qualquer serviço que direta ou indiretamente possa resultar da execução da Cooperação Técnica. As opiniões dos consultores não comprometerão o Banco, que se reserva o direito de formular a respeito as observações ou salvaguardas que considerar apropriadas.

Nestes termos, solicito a V. Exa., como representante do Beneficiário, a aceitação do mesmo aos termos deste Convênio, mediante a assinatura e entrega de uma das vias originais desta carta à Representação do Banco em Brasília.

Este Convênio, depois de assinado em 2 (duas) vias de igual teor, por representantes devidamente autorizados, entrará em vigor na data da sua assinatura pelo Beneficiário.

Atenciosamente,

/a/

Fernando Carrillo-Flórez
Representante do Banco no Brasil

De acordo:

MUNICÍPIO DE CURITIBA

/a/

Luciano Ducci
Prefeito

Data: 6 de abril de 2011

Não-Objecção:

AGÊNCIA BRASILEIRA DE COOPERAÇÃO

/a/

Nome: Marco Farani

Cargo: Ministro

Data: 6 de abril de 2011

ANEXO

DOCUMENTO DO BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO
NÃO AUTORIZADO PARA USO PÚBLICO

BRASIL

APOIO PARA MELHORAR O DESEMPENHO DA LOGÍSTICA URBANA EM CURITIBA

(BR-T1165)

PLANO DE OPERAÇÕES

Este documento foi elaborado pela equipe do projeto por: Pablo Guerrero (INE / TSP) Chefe da Equipe, Rodolfo Huici (INE / TSP), Reinaldo Fioravanti (INE / TSP), Cho Eun Chung (INE / TSP), Paulo Lanna Barroso (TSP / CBR), Juan Pablo Antun (Consultor / TSP), Andres Consuegra (LEG / SGO), Carlos Lago (PDP / CBR) e Iriarte Sandra (INE / TSP).

ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES E JUSTIFICATIVA.....	4
II.	OBJETIVO E DESCRIÇÃO.....	6
III.	CUSTO E FINANCIAMENTO.....	9
IV.	EXECUÇÃO E SUPERVISÃO	9
V.	BENEFÍCIOS E RISCOS	12
VI.	ESTRATEGIA AMBIENTAL E SOCIAL	12

ANEXOS REQUERIDOS

ANEXO I	Orçamento detalhado
ANEXO II	Plano de Aquisições
ANEXO III	Política de Segurança
ANEXO IV	Termos de Referência

REFERENCIAS ELETRÔNICAS	
Dados básicos sócios econômicos	http://www.iadb.org/countries/home.cfm?id_country=BR&Language=Spanish
Perfil da CT	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35185740

SIGLAS E ABREVIATURAS

AC	Agência Curitiba
CT	Cooperação Técnica
DUM	Distribuição Urbana de Mercadorias
ESR	Environmental and Social Review (Revisão Sócio-Ambiental)
GEE	Gases de Efeito Estufa
GMC	Governo Municipal de Curitiba
INE / TSP	Departamento de Infraestrutura e Meio Ambiente, Divisão de Transporte
Infradondo	Fundo de Infraestrutura
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
NLE	Nós Logísticos estratégicos
PIB	Produto Interno Bruto
SECCI	Iniciativa de Energia Sustentável e Mudança Climática

PLANO DE OPERAÇÕES

BRASIL

APOIO PARA MELHORAR O DESEMPENHO DA LOGÍSTICA URBANA EM CURITIBA (BR-T1165)

RESUMO EXECUTIVO

Beneficiário:	Governo do Município de Curitiba						
Equipe do Projeto:	Paulo Guerrero (INE / TSP) Líder de Equipe; Rodolfo Huici (TSP / INE), Reinaldo Fioravanti (TSP / INE), Cho Eun Chung (INE / TSP) Paulo Lanna Barroso (TSP / CBR) Juan Pablo Antun (Consultor / TSP), Andres Consuegra Iriarte Sandra (LEG / SGO) e (INE / TSP)						
Organismo Executor:	O Banco, através da Divisão de Transporte (INE / TSP), que atuará como uma unidade de responsabilidade básica.						
Beneficiários diretos:	A população e o Governo do Município de Curitiba. Os benefícios associados à Cooperação Técnica serão a redução de tráfego e congestionamentos, a consequente redução dos custos econômicos e emissões de poluentes e gases de efeito estufa – GEE, em relação à situação sem a aplicação de uma estratégia integral de distribuição urbana de mercadorias – DUM.						
Fontes de Financiamento:	<table><tr><td>BID (InfraFund)</td><td>US\$ 850.000</td></tr><tr><td>Local:</td><td>US\$ 212.500</td></tr><tr><td>Total:</td><td>US\$ 1.062.500</td></tr></table>	BID (InfraFund)	US\$ 850.000	Local:	US\$ 212.500	Total:	US\$ 1.062.500
BID (InfraFund)	US\$ 850.000						
Local:	US\$ 212.500						
Total:	US\$ 1.062.500						
Objetivos:	O objetivo geral do projeto é apoiar o governo do Município de Curitiba nos estudos preparatórios necessários para a implementação de uma cadeia de distribuição urbana mais eficiente para melhorar o desempenho operacional e logístico da cidade						
Cronograma de execução:	Período de execução – 18 meses Período de desembolso – 20 meses						
Condições contratuais especiais	: Nenhuma.						
Exceções às políticas do Banco	: Nenhuma.						
Revisão Sócio-Ambiental:	O ESR revisou o perfil de Cooperação Técnica. Devido à natureza e objetivo da cooperação técnica e seus impactos e riscos ambientais e sócio-culturais, a ESR confirmou a classificação da operação na categoria "C" na Lei ESR 15-10 de 12 de abril de 2010.						

I. ANTECEDENTES E JUSTIFICATIVA

- 1.1 O desenvolvimento de novas tecnologias de informação e a aplicação de novos princípios de roteirização e gerenciamento de inventário, resultaram em uma redução de tempo e custos de transação, ajudando a aumentar a relevância da logística de última milha. A distribuição urbana de mercadorias (DUM) ou logística da última milha¹ abrange os movimentos relacionados com a atividade comercial e do fornecimento e distribuição de mercadorias nas cidades, incluindo a circulação de mercadorias (entrega, cobrança, transferência, carga e descarga, a colocação, armazenagem e retorno), ocorrendo principalmente em horas de pico na rede viária.
- 1.2 A tendência de demanda por transporte de mercadorias em áreas urbanas está crescendo, em parte, incentivados pela crescente urbanização e expansão das cidades, pela grande quantidade de cadeias de abastecimento e da concentração de vários setores econômicos que atuam nas áreas urbanas; e em parte também porque o preço da terra urbana tem impedido que as empresas e centros de distribuição e comercialização disponham de grandes áreas de armazenagem, contribuindo para o aumento da demanda por transporte da DUM.
- 1.3 A DUM gera externalidades negativas que afetam o bem-estar dos cidadãos, ao mesmo tempo é fundamental para o desempenho econômico das cidades. O tratamento da DUM é um elemento fundamental na política geral de gestão da mobilidade e da sustentabilidade nas cidades, devido a seus efeitos sobre as atividades e a qualidade de vida dos cidadãos. O problema relacionado com a DUM é composto de quatro componentes principais: 1) a sustentabilidade ambiental, a eficiência energética de deslocamento, a mitigação das emissões de GEE e de poluentes; 2) os congestionamentos nas áreas centrais; 3) a sustentabilidade econômica das aglomerações urbanas; e 4) a degradação urbana (questões de qualidade de vida, segurança viária e de pedestres).
- 1.4 *Sustentabilidade ambiental*: a DUM é responsável por 20% a 35% das emissões de poluentes e de GEE nas regiões metropolitanas e por 40% do consumo de energia dos veículos urbanos. A DUM é mais poluente do que o transporte de carga de longa distância, sendo a idade média da frota urbana, maior que a de longa distância, já que há uma tendência dos veículos de transporte de longa distância encerrarem seu ciclo de vida em serviços urbanos. Além disso, nas cidades, as velocidades operacionais são mais baixas devido a congestionamentos, falta infraestrutura dedicada para que carregamentos e descargas sejam realizados em horários adequados para o seu desempenho. Em relação à operação propriamente dita, a aceleração e a desaceleração geram mais emissões e períodos de inatividade são mais frequentes.
- 1.5 *Congestionamento nas áreas centrais*: a DUM gera atividades de ocupação do espaço urbano que afetam diretamente os pedestres e os usuários dos transportes públicos. Do ponto de vista de planejamento urbano, a gestão da DUM não tem sido analisada de maneira integral. O transporte de mercadorias é visto como um elemento de caráter empresarial de interesse privado ao invés de administração pública; as cidades da região

¹ Logística da última milha: Processo logístico que contempla a distribuição dos produtos dentro das cidades.

não têm uma rede de transporte de pessoas e bens adequados ao nível de requisitos de desempenho, gerando conflitos no uso da infraestrutura disponível. Adicionalmente, há pouca atenção para melhorar o desempenho do DUM ao priorizar melhorias para o transporte de pessoas – público coletivo e privado – em relação ao transporte de cargas. Finalmente, em termos de segurança viária e de pedestres, a DUM está envolvida em 15% a 20% dos acidentes nas áreas urbanas.

- 1.6 *Sustentabilidade e competitividade econômica das áreas urbanas:* o custo de transporte associado à DUM influencia diretamente o custo do produto final e, conseqüentemente, afeta a competitividade das empresas e, em geral, a economia das cidades. Sua importância reside no dinamismo econômico que se pretende para a cidade, a importância para as empresas de terem a sua disposição cadeias logísticas eficientes, tendo as economias urbanas uma alta vocação no setor dos serviços e pelo desenvolvimento de serviços logísticos de valor agregado.
- 1.7 *Degradação urbana:* A DUM gera atividades de ocupação do espaço urbano que afetam diretamente a pedestres e usuários do transporte público, que não tenham sido assumidas de maneira integral do ponto de vista do planejamento urbano. Além disso, o crescimento das economias urbanas, a redução do tamanho da unidade de carga, a dependência dos despachos reduzidos, tem aumentado o número de veículos de entrega com o efeito de congestionamento associado. A maior quantidade de entregas implica em um efeito adverso sobre as pessoas, a recorrência de acidentes, congestionamentos, os efeitos nocivos sobre a área de pedestres, etc.
- 1.8 **Curitiba.** A cidade de Curitiba, capital do Estado do Paraná no Brasil, é a sétima área metropolitana, em termos de população. A cidade concentra a maior porção da estrutura governamental e de serviços públicos do Estado e abriga importantes empresas nos setores comerciais e de serviços (78,5% do PIB total da cidade) e industrial (21,44% do PIB total). Com a instalação do pólo automobilístico, o segundo maior do país, a região metropolitana vem experimentando um alto índice de crescimento populacional e econômico.
- 1.9 **A estratégia e participação do Banco.** O projeto está alinhado com a atualização da estratégia de país, aprovado pelo Conselho de Administração do Banco em 02 de junho de 2010 (GN-2570) no que diz respeito à área estratégica de aumento da produtividade e melhoria na infraestrutura física. Neste contexto, o empréstimo é coerente com este quadro de ação já que contribui para: (i) apoiar a consolidação da gestão pública em nível nacional e estadual, (ii) aumentar a competitividade e a modernização do país, e (iii) melhorar a qualidade do ar, agitalidade e eficiência da cidade. Curitiba tem implementado várias medidas estruturantes para o transporte de passageiros, convertendo-se em um exemplo mundial de boas práticas em planejamento urbano e gestão da mobilidade. O Banco tem larga experiência em projetos de transporte urbano na cidade desde 1995 com o financiamento do Programa de Transporte Urbano I. Em 2004, ele aprovou a segunda fase, cuja execução foi concluída com êxito em 2009.

- 1.10 O Banco tem trabalhado com determinação na incorporação de projetos relacionados à melhoria do desempenho logístico. Como parte do projeto interno de capacitação e geração de conhecimento KCP RG-K1011, se identificou a necessidade de aprofundar a relação entre a distribuição de mercadorias, os custos logísticos e os efeitos sobre o meio ambiente.

II. OBJETIVO E DESCRIÇÃO

- 2.1 **Objetivo.** O objetivo geral do projeto consiste em apoiar o governo do Município de Curitiba nos estudos preparatórios requeridos para a implantação de uma cadeia de distribuição urbana mais eficiente que melhore o desempenho operacional e logístico da cidade.
- 2.2 Os objetivos específicos são: (i) definir e testar uma metodologia que permita calcular as emissões geradas pela DUM na cidade e modelar cenários BAU (*Business as Usual*) com a implementação de centros logísticos estratégicos e a otimização de cadeias de abastecimento selecionadas; (ii) a formulação de uma estratégia de centros logísticos para a distribuição urbana de mercadorias que localize pontos de distribuição estratégicos; (iii) a definição de corredores urbano-metropolitanos de transporte de carga que mitiguem as externalidades negativas associadas com a congestão; e (iv) a proposta no desenho de uma organização público-privada especializada na promoção de projetos de equipamento logístico urbano-metropolitano². Para atingir esses objetivos, foram formulados cinco grandes componentes:
- 2.3 **Componente 1: Levantamento da frota, análise e estimativa dos níveis de emissão de GEE da DUM.** Este componente requer os seguintes passos: (i) desenvolvimento de base de dados de veículos de transporte de carga e suas características técnicas; (ii) desenvolvimento de um modelo de distribuição de tráfego e análise de emissões em cadeias selecionadas; (iii) estimativa de redução de níveis de emissões de GEE com implementação de centros logísticos e corredores urbano-metropolitanos de transporte de carga; e (iv) identificação de indicadores de monitoramento em cadeias selecionadas.
- 2.4 **Componente 2: Formulação de uma estratégia de centros logísticos para a distribuição urbana de mercadorias e seleção dos tipos de centros mais adequados.** Este projeto propõe a criação de uma rede de centros logísticos estratégicos que permita gerir o fluxo de mercadorias mediante a gestão da unidade de carga, convertendo-os em

² Corredores de carga, urbano-metropolitanos, são desenhados ao longo de vias existentes com tráfegos e gestão de frota existentes. O termo se refere à utilização de regulações, mudanças de uso do solo e ferramentas de planejamento territorial, que buscam concentrar os deslocamentos de caminhões, minimizando seu impacto negativo e o ruído gerado por sua operação. Seu desenho e implementação estão principalmente associados à gestão territorial de zonas de reserva e atividade ao longo de corredores com vocação logística e onde já existe um conjunto de atividades industriais e comerciais que demanda serviços de transporte. A redução dos quilômetros percorridos (e os quilômetros percorridos com o caminhão vazio) não só melhora os fatores de ocupação do veículo, mas contribui para reduzir as emissões causadas pelo transporte de carga e todo o conjunto de externalidades negativas antes citadas. Em seu conjunto, os corredores de carga melhoram e otimizam a DUM. Além disso, contribuem para gerar economias de escala, facilitando o desenvolvimento de serviços logísticos de valor agregado.

pontos concentradores e redistribuidores de carga que trabalhem como reguladores do tráfego de veículos de carga e como articuladores entre unidades de carga provenientes de diversos pontos geográficos. Isto reduziria o número de veículos na frota e encurtaria o percurso por veículo com o uso de horários alternativos, colaborando para o descongestionamento de redes viárias urbanas e, portanto, mitigando a emissão de GEE e contaminantes atmosféricos.

- 2.5 Com os recursos do projeto para este componente planeja-se financiar a contratação de serviços de consultoria para realizar as seguintes atividades: (i) inventário de parques industriais, parques logísticos, *clusters* logísticos e centros de distribuição corporativos; (ii) inventário e diagnóstico da infraestrutura para o transporte de carga, no âmbito urbano; (iii) simulação de tráfego para diferentes veículos de carga sobre a rede de estradas e autopistas com particular referência a “rodoanéis”, “cinturões” e “anéis periféricos” com base em avaliações disponíveis; (iv) identificação de Nódulos Logísticos Estratégicos (NLE) nos limites da cidade; (v) exploração do uso do solo na microrregião dos NLE para identificar “áreas relevantes” para uso exclusivo de atividades logísticas (declaratórias específicas e instrumentos de controle, e integração de reservas territoriais municipais e/ou metropolitanas; e (vi) identificação de oportunidades e validação de pré-projetos com construtores especializados em infraestrutura logística. Partindo destes estudos de localização que serão analisados em detalhe, também se planeja selecionar e definir os tipos de centros logísticos estratégicos mais adequados para cada caso, dentre os quais se encontram: centros integrados de mercadorias, microplataformas logísticas urbanas, plataformas para suportes logísticos corporativos, plataformas logísticas intermodais, plataformas logísticas de megadistribuição³ e centros logísticos de carga aérea.
- 2.6 **Componente 3: Definição de Corredores Urbano-Metropolitanos de Transporte de Carga.** Este projeto propõe um estudo de viabilidade que identifique uma rede de corredores urbano-metropolitanos de transporte de carga, para assim gerir o fluxo de veículos de carga urbanos, diminuir os custos de operação do transporte e melhorar a confiabilidade do cumprimento das janelas de tempo. A identificação de uma rede de corredores urbano-metropolitanos de transporte de carga permite gerir o fluxo de mercadorias, reduzir o número de veículos na frota e encurtar o percurso por veículo, o que colabora para o descongestionamento de redes viárias urbanas e mitiga a emissão de GEE e contaminantes atmosféricos. Além disso, diminui os custos de operação do transporte da DUM e melhora a confiabilidade do cumprimento das janelas de tempo. Tudo isto implica importantes benefícios econômicos, melhoramento da qualidade de vida e um desenvolvimento sustentável, já que se compatibiliza com a conservação do meio ambiente.
- 2.7 Com os recursos do projeto, este componente financiará a contratação de serviços de consultoria para realizar as seguintes atividades: (i) identificação e diagnóstico de corredores urbano-metropolitanos, (ii) reengenharia da conectividade para a infraestrutura logística, (iii) reengenharia do sistema rodoviário primário para veículos de carga; e

³ Refere-se à distribuição e infraestrutura para as grandes superfícies comerciais, e a gestão que implica fluxos concentrados em janelas de tempo específicas.

(iv) reengenharia dos parâmetros de gestão do fluxo de veículos nos sistemas de controle semaforizado do trânsito.

- 2.8 **Componente 4: Formulação do perfil de mercado e análise preliminar de mercado com base em estudos de casos.** Com os recursos do projeto, este componente financiará a contratação de serviços de consultoria para executar as seguintes atividades: (i) análise de microlocalização, da articulação com ligações troncais de transporte e da conectividade com o tecido urbano-metropolitano; (ii) bases técnicas gerais para o anteprojeto de engenharia; (iii) desenho do modelo de negócios; e (iv) análise das características da pré-avaliação econômica e financeira.
- 2.9 **Componente 5. Promoção e gestão.** Dentro deste componente será financiada a realização de uma série de atividades de promoção e gestão que incluem: (i) o desenho de uma organização público-privada especializada no ordenamento territorial logístico competitivo metropolitano com base em projetos em operação e em projetos de centros logísticos identificados no estudo inicial; (ii) o desenho de um fundo territorial com áreas de reserva para uso exclusivo de atividades logísticas em NLE, com participação pública e privada; (iii) o desenho de um esquema de gestão que apoie os esforços logísticos da região; (iv) a organização de seminário intermediário e seminário final para consulta e apresentação de resultados; e (v) a produção de material informativo sobre DUM e recomendações de política para otimizar a distribuição e contribuir para a redução de emissões de GEE.
- 2.10 **Monitoramento e Supervisão.** Dada a complexidade técnica do projeto, a CT financiará a contratação de serviços de dois especialistas para ajudar a equipe do Banco a monitorar e supervisionar a gestão e os produtos da consultoria.

III. CUSTO E FINANCIAMENTO

- 3.1 O custo total da CT será de US\$ 1.062.500, dos quais US\$ 850.000 (80%) serão financiados com recursos do Infrafundo e US\$ 212.500 (20%) com contrapartida local, que poderá ser em espécie através de recursos de serviços de escritório e do pessoal destinado à execução da operação. Dada a natureza dos projetos e da contrapartida do Banco nesta operação, os recursos do Infrafundo são, em sua totalidade, não reembolsáveis. A equipe do projeto analisou a disponibilidade de recursos e constatou que não existem outros fundos disponíveis em tempo e forma para o financiamento do programa proposto. A contrapartida local será fornecida na forma de apoio logístico e técnico aos consultores a serem contratados, assim como de recursos diretos para a contratação de estudos. A tabela a seguir apresenta a desagregação de custos por atividade.

Quadro de custos (milhares de US\$)

	<i>Infrafun</i>	<i>Contrapartida</i>	TOTAL
Componente I: Análise da frota e emissão de GEE	237	10	247
Componente II: Formulação de estratégia de centros	257	10	267
Componente III: Definição Corredores Urbanos	200	10	210
Componente IV: Formulação de perfil	110	30	140
Componente V: Promoção e gestão	10	152.5	162.5
Fornecimento*	36	0	36
TOTAL	850	212.50	1.062.5

* Provisão da CT por parte de consultores e assessores que o Banco contrate, ou por parte do pessoal do Banco (Equipe do Projeto). Nova Política de Cooperação Técnica do Banco (GN-2470-2).

IV. EXECUÇÃO E SUPERVISÃO

- 4.1 **Organismo Executor.** A pedido do Beneficiário, o Banco será o Organismo Executor, através da Divisão de Transporte (INE/TSP), que atuará como unidade de responsabilidade básica. O Município de Curitiba, através do *Instituto de Planejamento e Pesquisa Urbana de Curitiba* (IPPUC) participará na execução do Programa por meio de seus especialistas e técnicos, que realizarão o monitoramento e acompanhamento da operação, supervisionarão e darão a não objeção aos produtos e atividades que serão financiados pelo Programa de Cooperação Técnica (CT). Será contratada a *Agência Curitiba de Desenvolvimento* (“*Agência Curitiba*”) como Agência Especializada de Execução (AEE). A contratação da *Agência Curitiba* será realizada por solicitação expressa do Beneficiário, e conforme as Políticas para a Seleção e Contratação de Consultores financiados pelo BID (Documento GN-2350-7, de agosto de 2006).
- 4.2 A *Agência Curitiba* é uma sociedade anônima de direito privado, criada em 2007, com o objetivo de fomentar a atividade econômica do Município de Curitiba por meio da infraestrutura, base empresarial e uso de tecnologia, com um sólido enfoque nas parcerias público-privadas. A *Agência Curitiba* tem como sócios representantes de entidades do setor público, assim como atores privados como a Federação de Indústrias do Estado do Paraná, a Federação das Associações Comerciais e Empresarias do Estado de Paraná e o Sistema Fecomércio.
- 4.3 A contratação direta da *Agência Curitiba* como AEE dos componentes mencionados é coerente com a política de seleção do Banco por ter as seguintes **vantagens técnicas**: (i) por sua experiência na promoção de obras de caráter estratégico para o Município; (ii) por sua experiência em projetos de transferência tecnológica, articulação institucional e agregação de valor em setores produtivos, a participação da *Agência Curitiba* será decisiva para o controle administrativo, desenvolvimento do componente de promoção e gestão de centros logísticos e para a introdução e implementação da otimização da distribuição de mercadorias; (iii) para as atividades de gestão e desenho de uma organização público-privada especializada no ordenamento territorial logístico competitivo metropolitano, a Agência tem importante experiência promovendo o desenvolvimento dos recursos humanos; (iv) para as atividades orientadas a promover

novos mecanismos de financiamento que ajudem a aprofundar o desenvolvimento da logística urbana nos segmentos produtivos já existentes e difundir os benefícios para chegar a outros setores da sociedade, a participação da Agência agregará valor introduzindo inovação através da gestão de tecnologias, otimização das cadeias de valor e de distribuição, em aliança com redes de conhecimento locais e globais.

- 4.4 Dentre as **vantagens institucionais**, a iniciativa de melhora do desempenho logístico da cidade está estruturada ao redor de um processo participativo público-privado, onde atores do governo, empresa privada e outras organizações convergem sob uma mesma iniciativa. A *Agência Curitiba* gerará sinergias fundamentais como instituição líder na criação e difusão de negócios inovadores de natureza público-privada. Adicionalmente, a *Agência Curitiba* tem experiências prévias bem-sucedidas em vários projetos do Município, como o Polo Tecnológico (Tecnoparque), os projetos *Bom Negócio*, Curitiba Exporta e *Incubadoras Empresariais*, entre outros.
- 4.5 **Mecanismo de Execução e Monitoramento.** Na qualidade de AEE (ver Anexo III), a *Agência Curitiba* será responsável por: (i) elaborar estudos e propostas técnicas; (ii) supervisionar estudos e provisão de insumos; (iii) oferecer apoio técnico através de compilações de dados e informações, e outras atividades de atualização e implementação para facilitar o normal curso da execução do Programa; e (iv) analisar os estudos e produtos contratados, assegurando que atendam aos requisitos econômicos, técnicos e tecnológicos requeridos. Caso os estudos não cumpram os requisitos necessários, a *Agência Curitiba* coordenará com o IPPUC a assistência técnica e humana pertinente para que as atividades sejam adequadas e alcancem os padrões requeridos.
- 4.6 Adicionalmente, a *Agência Curitiba* será responsável por: (i) elaborar, desenvolver e executar as atividades necessárias para a supervisão e gerenciamento das atividades financiadas pelo Programa; (ii) desenvolver e verificar a programação dos recursos; (iii) preparar os editais de licitação para a contratação de serviços; (iv) realizar as contratações e desembolsos dos serviços contratados; e (v) monitorar o desenvolvimento e implementação durante a vigência dos contratos.
- 4.7 A *Agência Curitiba* designará um Coordenador do Programa, que terá as seguintes funções principais: (i) administrar as atividades do Programa; (ii) fazer o acompanhamento das atividades desenvolvidas, velando pelo cumprimento dos acordos estabelecidos; (iii) formular termos de referência para a contratação de empresas ou consultores individuais; (iv) elaborar as bases para a aquisição de bens e serviços com recursos do Programa; (v) preparar um Relatório de Andamento Trimestral, no qual serão notificados ao Banco os aspectos relacionados ao acompanhamento das atividades e estudos financiados pelo Programa, cumprimento do plano de trabalho, cronograma e evolução dos desembolsos, avaliações e recomendações sobre relatórios que tenham sido apresentados pelas empresas consultoras contratadas; e (vi) elaborar os balanços financeiros e relatórios solicitados pelo Banco. O Coordenador do Programa estará subordinado ao Presidente do IPPUC, que será a contraparte natural com o Banco.
- 4.8 O Banco, através da Divisão INE/TSP, fará o acompanhamento do avanço da execução. O IPPUC será responsável pela supervisão técnica dos estudos e atividades financiadas

pelo Programa. O Relatório de Andamento Trimestral a ser elaborado pelo Coordenador do Programa deverá contar com a não objeção do IPPUC e servirá de base para a autorização e posterior trâmite dos desembolsos do Banco.

- 4.9 A pedido do Beneficiário, o Banco contratará diretamente com fundos do programa um Coordenador Técnico Externo e um Assessor de Alto Nível, de alto reconhecimento e prestígio, que supervisionará o desempenho estratégico das atividades financiadas. O Coordenador Técnico Externo e o Assessor efetuarão auditorias técnicas dos produtos e atividades desenvolvidas dentro da CT, e com base nas recomendações propostas e nos resultados das auditorias o Banco e a AEE estabelecerão as ações corretivas necessárias para garantir a execução da CT de forma satisfatória.
- 4.10 **Período de execução e desembolso.** O período previsto de execução é de 10 meses e o período de desembolsos de 12 meses.

V. BENEFÍCIOS E RISCOS

- 5.1 **Benefícios.** A contribuição desta cooperação técnica para o desenvolvimento da capacidade de Curitiba se dará na forma de trabalho analítico especializado para apoiar a tomada de decisões e, assim, otimizar os recursos aplicados, bem como na forma de desenvolvimento e capacitação dos atores públicos e privados, a fim de que desempenhem suas funções e implementem as estratégias no médio e longo prazo.
- 5.2 **Riscos.** Destacam-se a capacidade de execução institucional e o risco associado à eficiência da coleta de dados para análise. A mitigação desses riscos se dá por meio da participação de instituições de natureza técnica de Curitiba, da vinculação de um coordenador ad hoc e da nomeação de um assessor que ficará lotado no IPPUC.

VI. ESTRATÉGIA AMBIENTAL E SOCIAL

- 6.1 A presente Cooperação Técnica não resulta em impacto ambiental nem social por se tratar da elaboração de estudos, desenvolvimento de mecanismos para a licitação da infraestrutura existente e apoio aos mecanismos regulatórios para a prestação do serviço (distribuição aos domicílios). No entanto, na elaboração dos estudos para a seleção dos locais dos centros logísticos e dos corredores de carga (componentes dois e três) será assegurado o cumprimento dos seguintes critérios: (i) mitigar, de maneira adequada, os eventuais prejuízos causados à população de baixa renda afetada e o seu possível deslocamento; (ii) mitigar, de maneira adequada, os eventuais prejuízos causados à mobilidade da população, sobretudo a que se desloca a pé ou em transporte não motorizado; (iii) mitigar (evitar), de maneira adequada, as eventuais alterações do zoneamento da área em que o centro logístico seria instalado, bem como os prejuízos à população do entorno, e (iv) administrar, de maneira adequada, os desvios de trânsito decorrente da nova funcionalidade do sistema rodoviário, dada a sua especialização no transporte de cargas.

- 6.2 Considerando a Política de Meio Ambiente e Observância de Salvaguardas (OP-703), a natureza e os objetivos da cooperação técnica e seus impactos e riscos ambientais e socioculturais, recomenda-se classificar esta operação na categoria “C”.