



Relatório de Término de Projeto

PCR

Nome do Projeto:

***PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DE
CURITIBA II (BR-0375)***

País: Brasil

Setor: Transportes

***Equipe de Projeto Original: Paulo Carvalho, Dalves Alves,
Daniel Turk, Rafael Acevedo, Monica Merlo, y Cristina Price,***

Número de Empréstimo: 1526/OC-BR

Data do QRR: 15 de diciembre 2009

Data de Aprovação Final: 03 de Febrero 2010

***Equipe PCR – Autor Principal: Paulo Carvalho, Especialista
Local de Transportes (TSP/CBR)***

1ª versão: 03.dez.09 – versão original do especialista Paulo Carvalho

Acrônimos e Abreviações

BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
COFIEEX	Comissão de Financiamentos Externos
CFTV	Circuito Fechado de Televisão
CTA	Controle de Tráfego em Áreas
EMT	Eixo Metropolitano de Transporte
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FPP	Final do Programa Proposto
IGP-DI	Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna
IPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
ISDP	Informe de Seguimiento de Desempeño de Proyecto
OAT	Observatório de Acidentes de Trânsito
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
PPMR	Project Performance Monitoring Report
QRR	Quality and Risk Review ou Revisão de Qualidade e Risco
RIT	Rede Integrada de Transporte
SEAIN	Secretaria de Assuntos Internacionais
SSP	Situação sem Projeto
SU	Probabilidade de Ocorrência das Suposições de Propósito a Fim
TIR	Taxa Interna de Retorno
URBS	Urbanização de Curitiba S/A
UTAG	Unidade Técnico Administrativa de Gerenciamento

Índice

I. Informação Básica	4
Seminário de Preparação do Término do Projeto:	4
II. O Projeto	5
a. Contexto do Projeto	5
b. Descrição do Projeto	6
c. Revisão da Qualidade do Desenho	6
III. Resultados	6
a. Efeitos Diretos	6
b. Externalidades	12
c. Produtos	12
d. Custos do Projeto	14
IV. Implementação do Projeto	15
a. Análise de Fatores Críticos	15
b. Desenvolvimento do Mutuário/Agência Executora	16
c. Desenvolvimento do Banco	17
V. Sustentabilidade	19
a. Análise de Fatores Críticos	19
b. Riscos Potenciais	20
c. Capacidade Institucional	20
VI. Monitoramento e Avaliação	20
a. Informação sobre Resultados	20
b. Monitoramento Futuro e Avaliação Ex-Post	21
VII. Lições Aprendidas	21

Anexos 23

ANEXO 1: Quadro Custo de Projeto por Componente e por Fonte de Financiamento (Planejado e Atual)

ANEXO 2: Ajuda Memória do Seminário de Término de Projeto e Marco Lógico

ANEXO 3: Avaliação do Mutuário

ANEXO 4: Quadro de Acompanhamento Físico-Financeiro

ANEXO 5: ISDP/PPMR Final do Projeto

ANEXO 6: Relatório Final

ANEXO 7: Estudo de Reavaliação Econômica do Projeto

I. Informação Básica

DADOS BÁSICOS (MONTANTES EM US\$)

PROJETO: BR-0375
EMPRÉSTIMO: 1526/OC-BR

Mutuário: MUNICIPIO DE CURITIBA
Agência Executora (AE): MUNICIPIO DE CURITIBA
por meio da Unidade Técnico Administrativa de
Gerenciamento - UTAG

Setor: TRANSPORTES

Instrumento de Empréstimo: Investimento
Específico

1ª Aprovação da COFIEIX: 18.out.01
Missão de Identificação 1: 11.jan.02
Missão de Identificação 2: 28.jun.02
Missão de Orientação 1: 06.dez.02
2ª Aprovação da COFIEIX: 23.jan.03
Missão de Orientação 2: 27.fev.03
Missão de Análise: 06.jun.03
Missão de Negociação : 05.dez.03
Missão de Administração: 04.jul.08

Montantes Originais do Programa:

Financiamento do BID: ¥ 8.502.249.000
Aporte Local do Estado: ¥ 5.668.166.000
Valor Total do Programa: ¥ 14.170.415.000

Montantes Finais do Programa:

Financiamento do BID: ¥ 8.502.249.000
Aporte Local do Estado: ¥ 8.032.975.749
Valor Total do Programa: ¥ 16.535.224.749

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 Preparação do Término do Projeto:
22 a 24.abr.2009
Seminário de Término do Projeto:
07 a 09. dez.2009

TÍTULO:
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DE CURITIBA II

Data da Aprovação pelo Diretório: 14.jan. 04

Data da Assinatura do Contrato de Empréstimo: 12.mai.04

Data da Elegibilidade do Primeiro Desembolso: 18.mar.05

Meses em Execução:

* Desde a aprovação: 64

* Desde a efetividade do contrato: 60

Períodos de Desembolso:

Data Original de Último Desembolso: 12.mai.09

Data Atual do Último Desembolso: 16.abr.09

Extensão Acumulada Total (Meses): 0

Extensão Geral (Meses): 0

Extensão Especial (Meses): 0

Montante do Empréstimo:

* Montante Original: ¥ 8.502.249.000

* Montante Atual: ¥ 8.502.249.000

* Pari Passu atual: 51,4%

Desembolsos:

* Montante atual: ¥ 8.502.249.000 (100,0%)

Custo total do Projeto (estimativa original): ¥ 14.170.415.000

Custo total do Projeto (montantes finais): ¥ 16.535.224.749

Redirecionamento

Tem este Projeto redirecionamento?

Fundos recebidos de outro Projeto []

Fundos mandados para outro Projeto []

N/A [X]

Para/De Número do Projeto	Para Número do Sub empréstimo	Montante
N/A	N/A	N/A

Em estado de "Alerta"

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

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

O objetivo geral do Programa é melhorar o acesso, a segurança e a eficiência do sistema de transporte público urbano de Curitiba, o que se espera que contribua para aumentar o nível de satisfação dos usuários da Rede Integrada de Transporte (RIT).

Os objetivos específicos são: i) aumentar a cobertura da RIT; ii) integrar as áreas da cidade que se encontram separadas pelo antigo eixo da estrada interestadual BR-116/476; iii) diminuir os tempos de viagem nas linhas troncais e os tempos de espera nas estações do sistema de transporte urbano; iv) contribuir para a diminuição do número de acidentes com vítimas ao longo dos eixos troncais de transporte existentes e o Eixo Metropolitano de Transporte (EMT); e v) promover modos de transporte eficientes.

Para cumprir com os objetivos acima indicados, foram considerados os seguintes componentes:

Implantação do Eixo Metropolitano de Transporte (EMT);
Ampliação da Capacidade da RIT;
Aquisição de Ônibus;
Segurança Viária, Monitoração e Avaliação.

A Implantação do Eixo Metropolitano de Transporte previa intervenções necessárias para a transformação de uma rodovia num eixo de desenvolvimento urbano. Estavam previstas as seguintes atividades: construção de terminais de integração, pavimentação de vias, implantação de estações tubo, canaletas, transposições em desnível, ciclovias e recuperação de áreas verdes.

A ampliação da capacidade da RIT compreendia a ampliação, remodelação e implantação de terminais de integração, construção de transposições em desnível em interseções nos eixos de transporte coletivo, ampliação das estações tubo para Linha Inter 2. O melhoramento das vias alimentadoras da RIT considerava a pavimentação de novas vias, recapeamento, substituição de pavimento e alargamento de vias existentes, implantação de binários e construção de transposições em desnível nas interseções das vias alimentadoras. Estava prevista também a ampliação e recuperação da rede de ciclovias existentes na cidade.

O Componente de Aquisição de ônibus previa a compra da frota de ônibus articulados para o EMT e a compra da frota de veículos articulados para a Linha Inter 2.

O Componente de segurança viária, monitoração e avaliação previa a ampliação e modernização do Controle de Tráfego em Área – CTA, o sistema de otimização nas canaletas (sincronismo dos semáforos com prioridade ao transporte coletivo nos eixos da RIT), a implantação de semáforos isolados em interseções das vias estruturantes da RIT, a implantação do Circuito Fechado de Televisão – CFTV para monitorar a circulação de veículos e, finalmente, a implementação do Observatório de Acidentes de Trânsito – OAT para formação e manutenção de um banco de dados sobre os acidentes de trânsito que ocorrem na cidade.

b. Descrição do Projeto

i. Objetivo de Desenvolvimento

O Fim do Programa era “Contribuir para reduzir os custos de operação das linhas urbanas da Rede Integrada de Transportes de Curitiba – (RIT)”.

Para atingir esse Fim, o programa teve como Objetivo de Desenvolvimento (Propósito) “Cobertura, acesso, integração e eficiência da RIT melhorados.”.

ii. Componentes

Para proporcionar condições de operação mais econômicas, seguras e de maior acessibilidade, foram escolhidos os seguintes componentes para o Programa:

1. Implantação da Linha Troncal da RIT correspondente ao Eixo Metropolitano de Transporte (EMT).
2. Ampliação da RIT.

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)

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

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 lenes em relação ao valor esperado na época da assinatura do contrato, 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 e tráfego real, pesquisados em outubro de 2008.

O Programa de Transporte Urbano de Curitiba – Etapa II previa investimentos totais no valor de US\$ 133,4 milhões de dólares, que representava em fevereiro de 2003, época das negociações do contrato, aproximadamente R\$ 481,6 milhões de Reais. Deste total US\$ 80,04 milhões de dólares seriam financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e US\$ 53,36 milhões de dólares como contrapartida do Município de Curitiba, dos quais US\$18 milhões seriam investidos pela iniciativa privada.

Após as negociações e apresentações do Programa ao Banco, foi aprovado o Empréstimo pelo BID em 14 de janeiro de 2004, ficando então definido que a moeda do empréstimo seria o lene Japonês. O custo estimado do Programa originalmente foi de ¥ 14.170.415.000.

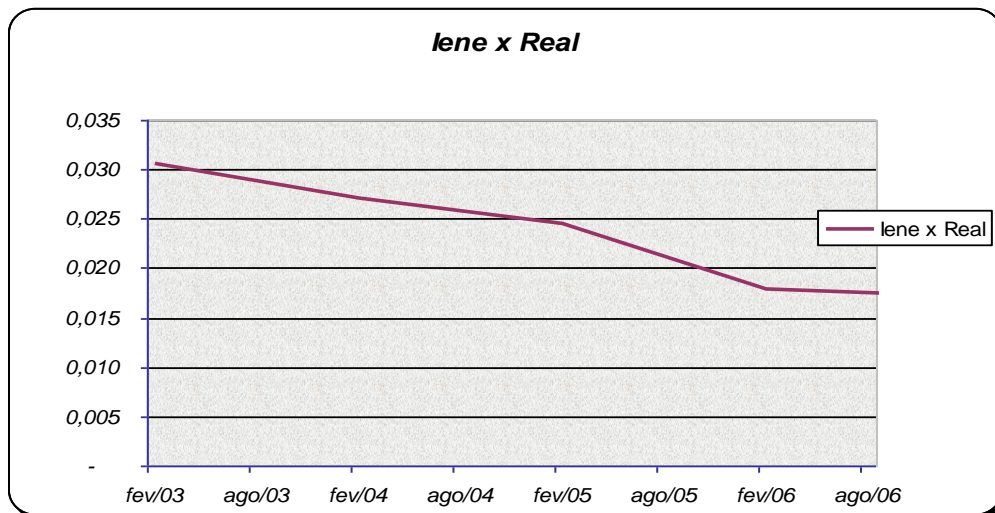
Desde as negociações iniciais, até a data da aprovação do Empréstimo e definição da moeda a ser utilizada, houve valorização do Real em relação ao Dólar e ao lene, o que resultou em Reais num valor aproximadamente 20% menor quando comparado aos custos orçados originalmente.

Total do Programa : ¥ 14.170.415.000
 Paridade lene 14/01/04: X 0,026466
Total em Reais: R\$ 375.034.203,39

Era previsto que as obras fossem iniciadas ainda no ano de 2004, porém em decorrência de dificuldades ocorridas nas licitações, houve atraso no início das obras que só ocorreu no 2º semestre de 2006. Neste período o Real continuava em constante valorização em relação ao lene, e já acumulava uma perda em torno de 45% em relação ao valor autorizado no Empréstimo.

Total do Programa : ¥ 14.170.415.000
 Paridade lene 01/08/06: X 0,019111
Total em Reais: R\$ 270.810.801,07

O gráfico abaixo demonstra a queda do lene em relação ao Real no período entre as negociações do contrato e o início das obras:



Valores originais do Programa de Transporte Urbano de Curitiba - Etapa II:

	Valor em lenes	Corresponde em R\$ fev.2003	Corresponde em R\$ ago.2006
Valor empréstimo BID:	8.502.249.000	288.944.400,00	162.486.480,64
Valor Contrapartida Local:	5.668.166.000	192.629.600,00	108.324.320,43
Valor total do Programa:	14.170.415.000	481.574.000,00	270.810.801,07

Inflação acumulada de fevereiro/03 a agosto/06 pelo IGP-DI (FGV): 21,85%

Valor original do Programa em R\$: 481.574.000,00

Índice da inflação acumulada: 1,2185

Valor atualizado do Programa R\$ 481.574.000,00 x 1,2185 = R\$ 586.797.919,00

Quando do início das obras em agosto de 2006, considerando a correção dos orçamentos pelo IGP-DI (FGV) e a desvalorização do lene em relação ao Real, o valor atualizado do Programa já era o correspondente a ¥30,7 bilhões de lenes e a parte financiada pelo BID (60%) corresponderia a ¥18,4 bilhões. Um Empréstimo necessário duas vezes maior que o atual, o que levou o BID a aceitar o redimensionamento do Programa.

Com o reconhecimento de que o Programa estava sofrendo restrição de recursos financeiros, ocasionada pela forte desvalorização do lene frente ao real, e considerando que o tema significava perigo para a sustentabilidade do Programa e conseqüentemente aos objetivos a serem alcançados, o Banco propõe ao Município a readequação dos componentes do Programa e a revisão do Marco Lógico. Ficou acordado entre as partes a exclusão de componentes e redução das metas originais do Programa a fim de adequá-lo aos recursos disponíveis.

Durante a Missão de Administração realizada entre os dias 30 de junho e 4 de julho de 2008, acordou-se a supressão no Programa das seguintes obras e serviços :

1. No subprograma de Engenharia e Administração foram excluídos os serviços de Supervisão de obras do Setor Norte do Eixo Metropolitano de Transporte (Trecho UFPR – Atuba), e das demais obras de pavimentações viárias que só deverão ser executadas numa futura etapa III;
2. No subprograma de Implantação do Eixo Metropolitano de Transporte (EMT) foram excluídas as obras de construção dos terminais Central e Atuba, as obras do setor norte do EMT e os respectivos sistemas de semaforização e iluminação.;
3. No subprograma de Ampliação da Capacidade da RIT seriam efetuadas a adequação provisória de 8 terminais (Capão da Imbuia, Hauer, Capão Raso, Portão, Campina do Siqueira e Cabral, bem como também seriam executados os serviços de ampliação das estações tubo da linha Inter 2. Foram excluídas do Programa todas as demais obras de pavimentações viárias previstas inicialmente, além dos serviços de construção e recuperação de ciclovias.
4. No subprograma de Aquisição de ônibus foram substituídos os 40 bi-articulados por apenas 18 ônibus articulados para o setor sul do EMT (Linha Pinheirinho – Centro),

sendo adiadas as Linhas Pinheirinho – Atuba e Centro – Atuba. Foi adiada também a aquisição dos restantes 8 ônibus articulados que comporiam a frota reserva para a Linha Inter 2, que serão substituídos por ônibus Padron já existentes.

5. O subprograma de Segurança Viária, Monitoração e Avaliação foi inteiramente excluído da Etapa II com a possibilidade de ser executado em uma futura Etapa III.
6. No subprograma de Outros Custos foram excluídas as desapropriações e reassentamentos referentes às obras viárias que não serão executadas na Etapa II e foram adiadas as obras de implementação dos parques Bosque Portugal e Eixo Ambiental Vila Olímpica que estão situados no setor norte do EMT.

Mesmo com a exclusão de diversos itens, o Programa apresentou uma taxa interna de retorno de 46,8%, o que demonstra a viabilidade econômica do empreendimento realçando sua importância para a cidade de Curitiba.

O Estudo de Reavaliação Econômica do Programa está apresentado no Anexo 7 deste relatório.

A análise comparativa entre os Efeitos Diretos estimados originalmente e aqueles obtidos ao final da operação nos permite concluir que as principais metas foram alcançadas ou mesmo superadas, indicando assim a eficácia do Programa

O quadro a seguir apresenta a verificação dos impactos e efeitos diretos do Programa.

ALCANCE DO (S) OBJETIVO(S) DE DESENVOLVIMENTO (OD)	
Fim:	
Contribuir para reduzir os custos de operação das linhas urbanas da Rede Integrada de Transporte de Curitiba (RIT).	
Indicadores Chaves de Impactos	
Impactos Planejados	Impactos Obtidos
Aumento no nível de satisfação dos usuários com o sistema de transporte urbano de Curitiba (de 51% em 2002 para 55% de usuários satisfeitos em 2009).	Meta superada. Foi realizada pesquisa de opinião em agosto de 2009 e 57,7% dos usuários declararam-se satisfeitos.
Objetivo de Desenvolvimento (Propósito):	
Cobertura, acesso, integração, segurança e eficiência da RIT melhorados	
Indicadores Chaves de Efeitos Diretos	
1. Aumento no nível de satisfação dos usuários da Rede Integrada de Transporte de Curitiba (RIT) - Classificação: (MP)	
Efeitos Diretos Planejados	Efeitos Diretos Obtidos
1. Ao Final do Programa Proposto (FPP) o número de linhas de ônibus integradas à RIT passará de 273 para mais de 310 (mais 13%).	1. Meta não atingida - relatório da URBS feito em maio de 2009 registrou uma quantidade de linhas = 273. Como o Eixo Norte não foi executado não ocorreu o aumento esperado.
2. Ao FPP terá sido incrementado o número de usuários da RIT em 3% (de 2.016.931 para 2.077.438).	2. Meta superada - levantamento feito no mês de Agosto/09 indica 2.178.476 usuários, com incremento de 8%.
3. Ao FPP o número de acidentes com vítima por milhão de veículos/ano circulando na faixa de domínio do EMT (ambos sentidos na proximidade da Estação <i>Fanny</i>) passará de 16 a 12 (menos 25%).	3. Meta superada - conforme informação da Polícia Rodoviária Federal em 2009 (janeiro a agosto) houve 2 acidentes com vítimas, isto é, 0,125 acidentes por milhão de veículos/ano, representando uma redução de 91%.
4. Ao FPP terá sido diminuído o tempo médio de viagem completa (ida e volta) de ônibus na hora de pico (6:30 - 7:30 a.m.) no eixo sul (Pinheirinho) ao centro de 68 minutos para 56 minutos (menos 17%).	4. Meta superada - o tempo atual medido é de 50 minutos (redução de 26%)
5. Ao FPP terá ocorrido uma redução de 5% no tempo parado nas estações tubo numa viagem completa da Linha Inter 2 no sentido horário na hora de pico (06:30 - 07:30 a.m.).	5. Meta não atingida - o tempo parado ficou inalterado, entretanto, devido a troca de ônibus Padron por ônibus articulados houve acréscimo na oferta de 25% no número de passageiros-hora.

Reformulação.

☒ N/A

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.

☒ N/A

Resumo do(s) Objetivo(s) de Desenvolvimento Classificação(OD):

☒ Muito Provável(MP)

☐ Provável (P)

☐ Pouco Provável (LP)

☐ Improvável (I)

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.

1. O Programa de Transporte Urbano de Curitiba II encontra-se totalmente concluído;

2. O Programa não foi executado conforme seu planejamento original por restrição financeira ocasionada pela desvalorização do lene japonês frente a moeda brasileira durante a execução de suas atividades. Em julho de 2008 a Missão de Administração permitiu a acordar com a UTAG a adequação das metas e componentes do Programa.

Estratégia de País: A partir dos resultados acima discutidos, descrever brevemente como o Projeto contribuiu à estratégia de país.

O Programa é consistente com três das estratégias setoriais do Banco: i) com relação a estratégia de redução da pobreza e promoção da equidade social, o Programa contribui ao promover a inclusão dos setores desfavorecidos da sociedade através da prestação de serviços básicos de infraestrutura. Isto inclui tanto as pessoas com deficiência física como aos setores mais pobres; ii) com relação a estratégia de competitividade do Banco, o Programa contribui mediante a integração do setor privado no planejamento da operação; e iii) o Programa também apóia a estratégia de meio ambiente do Banco ao promover o desenvolvimento social, a qualidade ambiental mediante sua contribuição ao melhoramento da qualidade do ar.

b. Externalidades

Externalidades Positivas:

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 econômico contribuiu de forma decisiva na Rede Integrada de Transportes (RIT), através de Melhoramentos na vias urbanas e em novos veículos;
- Nos aspectos de segurança rodoviária o Programa contribuiu para a redução de acidentes ao melhorar as condições de tráfego;
- Melhoraram as condições de mobilidade, conforto e segurança aos usuários do sistema e,
- Nos aspectos ambientais, verificou-se a redução dos impactos ambientais com a diminuição da degradação do entorno das obras e das novas tecnologias de veículos urbanos.

Externalidades Negativas:

- Os componentes do Programa devem-se fundamentar em ações de execução de fácil percepção, eliminando atividades que tenha dificuldade de cumprimento das obrigações assumidas e que tenha pouca repercussão nos seus resultados;

c. Produtos

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 os recursos disponíveis no financiamento do Programa às necessidades da Prefeitura de Curitiba.

Para manter a sustentabilidade dos objetivos de desenvolvimento do Programa foi realizada em julho de 2008 uma Missão de Administração que permitiu a adequação das metas e componentes do Programa.

O quadro a seguir apresenta o progresso na implementação dos produtos planejados após a modificação das metas do Programa.

PROGRESSO NA IMPLEMENTACAO (PI)		
Componentes ("Outputs"):	Indicadores Chaves de Produto:	
<p align="center">Componente 1</p> <p>1. Implantação da Linha Troncal da RIT correspondente ao Eixo Metropolitano de Transporte (EMT).</p> <p>Custo total: ¥ 9.855.647.482 Contraparte: ¥ 3.260.712.534 BID: ¥ 6.594.934.948 Desembolso BID: 100% Classificação: MS</p>	<p align="center">Produtos Planejados (2009)</p> <p>1.1 Ao FPP terá sido implantada a estação tubo central e o terminal Pinheirinho terá sido reestruturado, para atender à nova linha troncal do EMT (Pinheirinho – Centro). Ambos estarão em operação.</p> <p>1.2 Ao FPP terão sido construídas 5 estações intermediárias novas, correspondentes à linha troncal Pinheirinho - Centro do EMT. Também terão sido realocizadas 10 estações tubo existentes no corredor de conexão do EMT com o centro da cidade.</p> <p>1.3 Ao FPP estarão operando 18 ônibus articulados na primeira linha troncal no EMT.</p> <p>1.4 Ao FPP terão sido construídos 16,8 km de pistas exclusivas em concreto, 20,0 km de vias paralelas, 22,0 km de pistas laterais de tráfego local e 19,0 km de vias no entorno das interseções do EMT.</p> <p>1.5 Ao FPP terão sido instalados 64 novos grupos de semáforos e detectores correspondentes a 8 interseções de binários do EMT.</p> <p>1.6 Ao FPP terá sido revitalizado o Horto Guabirotuba e terão sido construídos o Parque Atuba, o Parque Linear do EMT e 10,0 km de ciclovia compartilhada</p>	<p align="center">Produtos Obtidos (2009)</p> <p>1.1 Meta atingida - concluída a ampliação do Terminal Pinheirinho correspondente à linha troncal do EMT.</p> <p>1.2 Meta atingida - construídas 5 estações intermediárias novas, e realocadas 10 estações tubo existentes nos corredores de conexão do EMT com o centro da cidade.</p> <p>1.3 Meta atingida - adquiridos e em operação 18 ônibus.</p> <p>1.4 Meta atingida - sistema viário concluído faltando apenas as duas pontes sobre o rio Belém (98%)</p> <p>1.5 Meta superada - instalados 156 novos grupos de semáforos e detentores correspondentes a 16 interseções.</p> <p>1.6 Meta atingida - construídos o parque, a zona verde linear e os 10 km de ciclovia compartilhada.</p>
<p>Explique brevemente diferenças entre os produtos planejados e os atuais (se aplicável).</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> N/A</p>		
<p>Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente conseqüências dessas mudanças.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> N/A</p>		
<p align="center">Componente 2</p> <p>2. Ampliação da RIT.</p> <p>Custo total: ¥ 2.306.559.508 Contraparte: ¥ 1.251.148.351 BID: ¥ 1.055.411.157 Desembolso BID: 100% Classificação: MS</p>	<p align="center">Produtos Planejados (2009)</p> <p>2.1 Ao FPP terão sido adequadas 18 estações intermediárias compostas de módulos tubo, para a linha direta Inter 2.</p> <p>2.2 Ao FPP estarão operando 48 ônibus articulados na linha direta Inter 2.</p> <p>2.3 Ao FPP estará construída 1 interseção em desnível na BR-277.</p> <p>2.4 Ao FPP terão sido pavimentados, urbanizados e liberados ao trânsito 22,0 km de vias.</p> <p>2.5 Ao FPP terão sido instalados semáforos em 26 novas interseções isoladas e adequados 64 existentes.</p> <p>2.6 Ao FPP terão sido construídos 2,0 km de ciclovias compartilhadas.</p>	<p align="center">Produtos Obtidos (2009)</p> <p>2.1 Meta não atingida - processo de readequação com avanço de 66%.</p> <p>2.2 Meta atingida - adquiridos 40 ônibus articulados, estando todos em operação e 8 padron, já existentes, ficaram como reserva.</p> <p>2.3 Meta atingida - construída a interseção em desnível na BR-277.</p> <p>2.4 Meta atingida - pavimentadas, urbanizadas e liberadas ao trânsito 22 km de vias.</p> <p>2.5 Meta superada - instalados semáforos nas novas interseções isoladas e adequados os existentes. Instalados 154 conjuntos completos</p> <p>2.6 Meta atingida - construídas e em operação as ciclovias compartilhadas.</p>

Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). <input checked="" type="checkbox"/> N/A
Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente consequências dessas mudanças. <input checked="" type="checkbox"/> N/A
Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). <input type="checkbox"/> N/A
Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente as consequências dessas mudanças: <input checked="" type="checkbox"/> N/A

Resumo do Progresso de Implementação – Classificação: <input checked="" type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS) <input type="checkbox"/> Satisfatório (S) <input type="checkbox"/> Insatisfatório (I) <input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI)

A qualificação Muito Satisfatório se justifica porque foram plenamente atingidos o Fim do Projeto e seu Objetivo de Desenvolvimento (Propósito) muito embora tenha havido muitos problemas financeiros por conta da desvalorização do Iene. 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.

Os custos são razoáveis mesmo com todos os problemas cambiais no período (2004/2006).

d. Custos do Projeto

Custo Total Projeto - Planejado (¥ 000)	Custo Total do Projeto - Atual (¥ 000)	% Diferença
1. Engenharia e Administração.....849.800	1. Engenharia e Administração.....1.562.509	+84%
2.1 Implantação do Eixo Metropolitano.....6.277.897	2.1 Implantação do Eixo Metropolitano.....9.855.647	+57%
2.2 Ampliação da Capacidade da RIT.....3.579.783	2.2 Ampliação da Capacidade da RIT.....2.306.559	-36%
2.3 Aquisição de ônibus.....1.959.851	2.3 Aquisição de ônibus.....1.945.722	-1%
2.4 Segurança Viária, Monitoração e Aval.....361.165	2.4 Segurança Viária, Monitoração e Aval..... -	-100%
3.1 Desapropriações e Imprevistos.....127.470	3.1 Desapropriações e Imprevistos.....418.733	+228%
3.2 Compensação Ambiental e Reassentam...424.900	3.2 Compensação Ambiental e Reassentam.....311.286	-27%
4. Custos Financeiros..... 589.549	4. Custos Financeiros.....134.769	-77%
Total do Programa.....14.170.415	Total do Programa.....16.535.225	+17%

O Custo Total do Projeto Planejado e o Custo Total do Projeto Atual, não devem ser comparados em sua plenitude na medida em que as metas físicas não são iguais. Os motivos estão apresentados no item III – a. Efeitos Diretos. Foi proposto pelo Banco ao Município a readequação dos componentes do Programa e a revisão do Marco Lógico. Ficando acordado entre as partes a exclusão de componentes e redução das metas originais do Programa a fim de adequá-lo aos recursos disponíveis.

O Anexo 1 deste relatório apresenta os quadros de investimento por categoria de inversão, tanto na situação original – conforme contrato de empréstimo assinado em 12.maio.2004, como também na situação final do Programa – conforme custos contabilizados pela Prefeitura Municipal de Curitiba até o final de outubro de 2009.

O Anexo 4 deste relatório apresenta o quadro de avanço físico-financeiro, por componente de investimento onde estão detalhados todos os custos do Programa.

IV. Implementação do Projeto

a. Análise de Fatores Críticos

1. Negativos:

- a. A variação da taxa do lene em relação à proposta inicial, resultando na diminuição do programa que tinha como metas originalmente;

i) Implantação do Eixo Metropolitano de Transporte (EMT) - com 3 terminais de integração, obras viárias em 7 trechos com 17,8 km de canaletas mais 35,8 km de vias paralelas mais 33,0 km de vias laterais e mais 10,7 km de vias locais no entorno das interseções, 12 estações intermediárias novas, realocização de 10 estações tubo existentes, construção de 4 interseções em dois níveis e aquisição de 40 ônibus bi-articulados para a operação de 3 linhas (Pinheirinho-Centro, Centro-Atuba e Pinheirinho-Atuba); ii) Ampliação da Capacidade da RIT – com 4 terminais de integração, obras de pavimentação e urbanização em 62,7 km de vias, ampliação de 18 estações tubo existentes, construção de 2 interseções em desnível, aquisição de 48 ônibus articulados para a operação da linha direta Inter 2, aquisição de equipamentos e instalação de semáforos em 100 cruzamentos na área central, troca de protocolo em 350 cruzamentos do CTA, novos semáforos em 26 cruzamentos isolados, adequação de outros 64 existentes, construção de 16,6 km de ciclovias exclusivas e 2,6 km de ciclovias compartilhadas e recuperação de 44,7 km de ciclovias exclusivas; iii) Segurança Viária – com a implantação de um Sistema de Monitoração de Trânsito (aquisição e instalação de 62 câmaras de vigilância, de um sistema de análise de trânsito, de controle de velocidade e de informação ao usuário do EMT) e de um Sistema de Informação de Acidentes (base de dados de todos os acidentes com vítimas dentro de Curitiba); e iv) atividades de compensação ambiental e reassentamentos com a construção e/ou melhoria de parques públicos (Bosque Portugal, Parque Estação PUC, Parque Horto Guabirotuba, Eixo Ambiental Vila Olímpica e Parque do Atuba) e ações de monitoramento ambiental (emissões sonoras, qualidade do ar e prospecção e resgate de sítios arqueológicos).

Após a revisão de todos os componentes do Programa e o compromisso de que os componentes excluídos da presente Etapa II seriam executados na futura Etapa III, a Missão do Banco acordou com a equipe técnica da prefeitura as seguintes adequações: i) No Subprograma de Engenharia e Administração foram concluídos todos os projetos e executados os contratos de supervisão das obras de quatro binários e das obras do setor sul do EMT. Foram executados os serviços de coordenação e gerenciamento do Programa. Foram excluídos os serviços de supervisão das obras do setor norte do EMT e das demais obras de pavimentações viárias que só deverão ser executadas na Etapa III; ii) No Subprograma de Implantação do Eixo Metropolitano de Transporte (EMT) foram executadas as obras de ampliação e reforma de 1 terminal de integração (Pinheirinho), as obras viárias da ligação Pinheirinho-Centro e os serviços de iluminação pública e semaforização do setor sul do EMT. Foram excluídas as obras de construção dos terminais Central e Atuba, as obras do setor norte do EMT e os respectivos sistemas de semaforização e iluminação; iii) No Subprograma de Ampliação da Capacidade da RIT foram excluídas as obras de adequação dos terminais (Capão da Imbuia, Hauer, Capão Raso, Portão, Campina do Siqueira e Cabral), sendo executados apenas os serviços de ampliação das estações tubo da Linha Inter 2. Foram executados as obras de 4 binários e os respectivos serviços de semaforização, sendo excluídas todas as demais obras de pavimentações viárias previstas inicialmente, além dos serviços de construção e recuperação de ciclovias; iv) No Subprograma de Aquisição de Ônibus foram substituídos os 40 bi-articulados por apenas 18 ônibus articulados para o setor sul do EMT (Linha Pinheirinho-Centro), sendo adiadas as linhas Pinheirinho-Atuba e Centro-Atuba. Na Linha Inter 2 foram adquiridos 40 ônibus

articulados e foi adiada a aquisição dos restantes 8 ônibus articulados que comporiam a frota reserva, que foram substituídos por 8 ônibus Padron já existentes; v) O Subprograma de Segurança Viária, Monitoração e Avaliação foi inteiramente excluído desta Etapa II com o compromisso de ser executado na futura Etapa III; e vi) No Subprograma de Outros Gastos foram excluídas as desapropriações e reassentamentos referentes às obras viárias que não serão executadas nesta Etapa II e foram adiadas as obras de implantação dos Parques Bosque Portugal e Eixo Ambiental Vila Olímpica que estão situados no setor norte do EMT.

2. Positivos:

2.1. A transparência nos processos licitatórios, culminando na redução dos custos iniciais de contratação das obras.

2.2. Total envolvimento de todas as áreas e setores do órgão executor, 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.

2.3. Modelo de Gerenciamento adotado, com a implantação de uma UTAG – Unidade Técnica-Administrativa de Gerenciamento que ficou com a Coordenação do Programa BID, coordenada por um membro do próprio órgão executor e com o assessoramento por empresa de consultoria especializada em coordenação de programas com financiamento externo. Tal modelo trouxe frutos para a Prefeitura Municipal, além dos esperados para o próprio Projeto. Sem dúvida, a experiência adquirida pelo pessoal da Prefeitura, que teve atividades dentro ou relacionadas com a UTAG, será mantida e incorporada em suas atividades futuras. Como se trata do 2º Programa BID com a Prefeitura Municipal de Curitiba esse modelo está sendo cada vez mais aprimorado com conseqüente ganho em qualidade e velocidade de projetos e obras com custos mais reduzidos. Neste contexto, na equipe da gerenciadora deve-se acrescentar profissionais com experiência e responsabilidade para aprovação dos projetos de engenharia, visando dar maior agilidade na gestão de aprovação e monitoramento por parte do BID.

b. Desenvolvimento do Mutuário/Agência Executora

Desempenho do Mutuário/Agência Executora

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

A execução do Projeto, no que se refere à sua finalização e objetivos, se deve, em grande parte, à atuação coordenada da Prefeitura Municipal de Curitiba com as instituições participantes, particularmente com a equipe que preparou o Projeto para financiamento.

Essa cooperação, sem dúvida, além de permitir levar adiante o Projeto, foi um elemento de fortalecimento da capacidade institucional de todas as entidades participantes.

A adoção de uma Unidade de Coordenação assessorada por empresa de consultoria especializada em coordenação de programas com financiamento externo trouxe frutos para a Prefeitura Municipal de Curitiba, além dos esperados para o próprio projeto.

Tal qual o Programa Curitiba I, que o antecedeu, o Programa de Transporte Urbano de Curitiba II, continuará contribuindo para melhorar a qualidade e segurança do transporte coletivo da cidade.

A melhoria do sistema viário, somado à regulamentação do uso do solo, já está criando pólos de desenvolvimento ao longo do Eixo Metropolitano de Transporte (Linha Verde),

O conjunto de obras do Programa contribuiu para promover um significativo incremento no índice de satisfação dos usuários do transporte coletivo da cidade de Curitiba, bem como diminuir o tempo de viagem das linhas da RIT, atingidas pelo Programa e diminuição do número de acidentes com vítimas.

Com a implantação da Linha Verde, o grande objetivo do Programa que era a integração das áreas da cidade que se encontravam separadas pela antiga rodovia BR-116/476, foi atingido com pleno sucesso.

c. Desenvolvimento do Banco

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

Durante a preparação do Programa, a Prefeitura recebeu diversas Missões do Banco, que tiveram a oportunidade de conhecer o Programa, orientar a Prefeitura, analisar e aprovar os projetos, revisar os parâmetros básicos de acompanhamento etc...

Face ao grande conhecimento de contratos dessa natureza pelos integrantes das Missões e sua disposição em orientar os técnicos da Prefeitura, a preparação do Programa ocorreu sem contratempos e no prazo desejado.

Durante a execução do Programa o aspecto que mais importante pela avaliação do mutuário foi que o intercâmbio de informações entre a Prefeitura Municipal de Curitiba e a Representação do Banco no Brasil não funcionou a contento no período de setembro/2004 a outubro/2006 não permitindo agilizar as gestões e trâmites administrativos e técnicos no menor tempo possível.

O tempo de espera para que o Banco atendesse as situações de emergência durante a implementação do projeto foi muito longo não se coadunando com a necessidade da Prefeitura Municipal de Curitiba para a execução do Programa.

Longos períodos de paralisações entre soluções técnicas e as “não objeções” do Banco geraram alongamentos de prazos e elevados sobre-custos nos contratos de execução

No início do Programa houve troca de especialistas do Banco, responsáveis pela administração e supervisão do Projeto que, talvez por falta de conhecimento das características do Programa, demandaram um tempo de espera muito grande para atender as necessidades da UTAG, e manifestar a sua “não objeção”. Foram utilizadas consultorias de apoio que não se ativeram à necessidade de soluções rápidas aos problemas surgidos, chegando mesmo a questionar projetos já aprovados e considerados de boa qualidade pela Missão de Análise.

Isto ocasionou atrasos desnecessários ao desenvolvimento do Programa, evidentemente refletindo-se em maiores custos ao mutuário.

Com a indicação do especialista definitivo em 20 de outubro de 2006, a UTAG com a sua supervisão e orientação conseguiu, de imediato, reprogramar e desenvolver a contento, as ações necessárias até o final do Programa.

A substituição dos especialistas do Banco (transporte, financeiro etc.), a partir daquele que negociou o contrato com o mutuário, muitas vezes inevitável, deveria ser coordenada para

que o plano de trabalho ajustado, não sofra solução de continuidade em razão de uma visão diferenciada de conduzir e interpretar as regras acordadas, provocando com isso retrabalho, atraso de cronograma de execução, etc.

O distanciamento que existiu entre o Banco e os auditores contratados criou problemas de interpretações que poderiam ser resolvidos com uma simples reunião. Assim, se os auditores e especialistas tivessem a mesma visão, o Programa não teria ficado por alguns anos com ressalvas desnecessárias em suas demonstrações financeiras. (exemplo: variação cambial e impostos).

Para que os mutuários, no futuro, não fiquem sem saber se atendem as orientações do Banco ou dos auditores, recomenda-se que haja maior interação entre as partes.

V. Sustentabilidade

a. Análise de Fatores Críticos

Um dos importantes parâmetros é a taxa interna de retorno econômico (TIR) que foi calculada em 46,8% para o Programa como um todo e não há indicação de que essa situação poderá mudar para pior no futuro.

Considerando a reavaliação por projeto temos:

- Eixo Metropolitano – TIR = 24,5%
- Inter II – 42,1%
- Binário Mário Tourinho – 222,3%
- Binário Santa Bernadete – 45,6%
- Binário Brasília – 274,1%
- Binário Capão da Imbuia – Hauer – 184,7%

O Estudo de Reavaliação Econômica do Projeto está apresentado no Anexo 7 deste relatório.

O Marco Lógico do Projeto está apresentado no Anexo 2 deste relatório, juntamente com a ajuda memória do Seminário de Término do Projeto. O Marco Lógico tem várias suposições que continuam importantes para a sustentabilidade dos resultados e efeitos do Programa.

Pode-se observar que os investimentos na ampliação de capacidade da RIT (binários e Inter II) contribuem com cerca de 72% da viabilidade do empreendimento, o eixo metropolitano de transporte respondendo por apenas 28% do resultado global. Vale a pena ressaltar que cada item de investimento mostrou-se viável isoladamente, a menor taxa (24,5% para o eixo metropolitano) sendo bastante superior a taxa de oportunidade de capital considerada de 12%.

As suposições de Propósito a Fim são as seguintes:

1. O sistema de otimização de custos de operação da URBS mantém seu nível de eficiência.
2. A administração municipal de Curitiba continua apoiando o Programa.

As suposições de Componentes a Propósito são as seguintes:

1. O aumento da demanda está dentro do previsto.
2. Se mantém o nível de eficiência dos elementos de Operação e Manutenção.
3. Existe vontade política de continuar com a integração dos sistemas de transporte público.

Todas essas suposições são ainda importantes para garantir que o Propósito alcançado pelo Programa seja mantido ao longo do tempo de maneira sustentada.

Como conclusão, pode-se afirmar que todas as suposições devem ser mantidas para a sustentabilidade do Programa ao longo do tempo.

b. Riscos Potenciais

Não foram identificados maiores riscos para a sustentabilidade do Programa. Normalmente, os riscos estariam relacionados à conservação das obras realizadas no Programa ou de alguma ocorrência ambiental.

Os recursos para a manutenção e conservação das vias urbanas do sistema RIT e demais componentes do Programa são de responsabilidade da Prefeitura Municipal de Curitiba que possui capacidade técnica e gerencial para efetuar os serviços de manutenção viária.

Não se espera que haja algum problema de ordem ambiental que possa comprometer a sustentabilidade do Programa, uma vez que a mitigação dos impactos diretos foram realizadas durante a execução das obras.

Acordou-se com a Prefeitura Municipal de Curitiba algumas medidas para garantir a sustentabilidade do Programa que estão arroladas na Ajuda Memória do Seminário de Término do Projeto apresentada no Anexo 2 deste PCR.

c. Capacidade Institucional

A estrutura de coordenação e gerenciamento implementada para a execução do Programa capacitou o órgão executor para garantir a sustentabilidade dos resultados do mesmo.

Os sistemas gerenciais utilizados no acompanhamento do Programa estão atendendo às necessidades da Prefeitura Municipal de Curitiba e esta por sua vez identifica novas demandas, providenciando as eventuais correções e atualizações necessárias.

Portanto não restam dúvidas de que o projeto contribuiu efetivamente para o fortalecimento da capacidade das instituições envolvidas.

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) :

<input checked="" type="checkbox"/> Muito Provável (MP)	<input type="checkbox"/> Provável (P)	<input type="checkbox"/> Pouco Provável (PP)	<input type="checkbox"/> Improvável (I)
---------------------------------------------------------	---------------------------------------	----------------------------------------------	-----------------------------------------

VI. Monitoramento e Avaliação

a. Informação sobre Resultados

Os resultados do Programa foram acompanhados pelos sistemas de informações implantados na UTAG, que gerava, mensalmente, relatórios com informações dos avanços físicos e financeiros de cada um dos componentes.

Foi feita uma reavaliação econômica do Programa (Anexo 7) resultando na taxa interna de retorno de 46,8 %, o que demonstra a total viabilidade do Programa.

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 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.

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.

Pode-se afirmar, portanto, que o Programa 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. O Programa foi bem estruturado e seu planejamento estava baseado em experiências bem sucedidas no próprio Município de Curitiba e em outras cidades brasileiras onde estão sendo executados programas similares parcialmente financiados pelo BID.

É importante afirmar que independentemente do dimensionamento e desempenho do Programa o mesmo não foi executado conforme seu planejamento original, pois o mesmo sofreu considerável restrição de recursos financeiros, ocasionada pela forte desvalorização do Iene japonês frente a moeda brasileira ocorrida nos últimos anos.

Em função do perigo que este tema significava para a sustentabilidade dos objetivos de desenvolvimento do Programa e tendo em vista o interesse do Município de Curitiba em solicitar uma nova operação ao BID, foi realizada em julho de 2008 uma Missão de Administração que permitiu a adequação das metas e componentes do Programa.

b. Monitoramento Futuro e Avaliação Ex-Post

Conforme acordado durante o Seminário de Término de Projeto (Anexo 2) a avaliação “ex-post” poderá ser realizada no período de abril de 2012 a outubro de 2012 com base na mesma metodologia utilizada na avaliação “ex-ante”.

Em atendimento aos ditames do item 4.10 do contrato de empréstimo, a Prefeitura Municipal de Curitiba deverá disponibilizar os dados necessários para que o Banco, se assim o desejar, possa efetuar uma avaliação econômica “ex-post” do Programa.

Conforme acordado durante Seminário de Término de Projeto (ver Anexo 2), cabe ao Banco realizar a avaliação “ex-post” com base na mesma metodologia utilizada na avaliação “ex-ante” com base nas informações a serem disponibilizadas pela Prefeitura nos Relatórios anuais de Conservação.

VII. Lições Aprendidas

Na execução do Programa, fatos positivos e negativos serviram de 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 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 implementação de novas operações para melhorar a exeqüibilidade e a sustentabilidade de futuros projetos:

Lição nº 1: O Banco deverá continuar a replicar este tipo de programa em outros municípios brasileiros.

Motivo: Este é um programa de transporte urbano, semelhante a outras experiências do BID na própria Curitiba e em outras cidades no Brasil. Portanto, este programa pode ser facilmente replicado em outras cidades de grande e médio porte.

Lição nº 2: O Banco deverá sempre incentivar a participação do Especialista da Representação em todas as etapas da montagem do Programa.

Motivo: O acompanhamento e participação ativa do Especialista da Representação durante toda a montagem deste Programa deverá permitir 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.

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.

Motivo: A estrutura montada neste Programa, uma unidade de coordenação (UTAG) 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. Recomendamos manter esta boa tradição, inclusive como condição contratual nas novas operações do Banco.

Lição nº 4: Para futuros programas é importante manter o sistema de emissão mensal de Atestados de Conformidade Ambiental que garante o atendimento às questões ambientais com o cumprimento de toda a legislação ambiental em todos os níveis de responsabilidade.

Motivo: Para garantir que as ações de proteção e controle ambiental sejam adotadas pela empreiteira, com a minimização dos problemas ambientais decorrentes da execução das obras, as faturas emitidas pelas empreiteiras só devem ser aprovadas e pagas após a emissão e apresentação dos Atestados de Conformidade Ambiental, emitidos pela Equipe de supervisão Ambiental. A liberação da caução contratual só ocorrerá na finalização das obras se estas tiverem obtido os Certificados de Conformidade Ambiental.

Lição nº 5: Igualmente importante, é manter nas Representações do Banco especialistas preparados para reagir rapidamente às necessidades e dúvidas do executor.

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; v) maior rigor na elaboração dos projetos de engenharia; e vi) 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.

Lição nº 6: Para futuras operações, o Banco deverá sempre incentivar a inclusão de componentes de fortalecimento institucional.

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.

Anexos:

ANEXO 1:

Quadro Custo de Projeto por Componente e por Fonte de Financiamento (Planejado e Atual)

[*http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020786*](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020786)

ANEXO 2:

Ajuda Memória do Seminário de Término de Projeto e Marco Lógico

[*http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020787*](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020787)

ANEXO 3:

Avaliação do Mutuário

[*http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020788*](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020788)

ANEXO 4:

Quadro de Acompanhamento Físico-Financeiro

[*http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020789*](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020789)

Anexo 5:

ISDP/PPMR Final do Projeto

[*http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020790*](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020790)

ANEXO 6:

Relatório Final

[*http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020791*](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020791)

ANEXO 7:

Estudo de Reavaliação Econômica do Projeto

[*http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020792*](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35020792)

Observação:

Este PCR foi preparado pelo Especialista Local de Transportes - Paulo Carvalho, com a colaboração do Consultor do Banco – Marcelo Gomes Ramos,