**DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**

**BRASIL**

**Programa de Modernización y Fortalecimiento de la Gestión Fiscal del Estado de Amazonas (PROFISCO-AM)**

**BR-L1388**

**Evaluación Económica**

|  |
| --- |
|  |

Este documento fue preparado por Marcio Cracel en cooperación con Carlos Pimenta (IFD/FMM), Jefe de Equipo; Ernesto Jeger (FMM/CBR), Luciana Pimentel (consultora) y equipe SEFAZ del Estado de Amazonas.

**Programa de Modernización y Fortalecimiento de la Gestión Fiscal del Estado de Amazonas (PROFISCO-AM)**

**BR-L1388**

1. RESUMEN EJECUTIVO
   1. Este estudio tiene como finalidad demostrar el beneficio financiero que se generará a partir de la implantación de un conjunto de medidas que buscan el fortalecimiento de la gestión fiscal en Amazonas. En ese contexto, a través de un análisis del tipo Costo-Beneficio (ACB) se evalúan los resultados esperados que resultan de la implantación de dos productos del Programa: (i) nuevos procedimientos de fiscalización del tránsito de mercancías (incluyendo metodologías de análisis de riesgo para la selección de contribuyentes y de instrumentos tecnológicos de apoyo a la fiscalización física incluyendo escáneres, balanzas dinámicas e vehículos fluviales); y (ii) mejora de las instalaciones físicas y logísticas de la SEFAZ, con la adopción de espacios abiertos (open space).
   2. De manera conservadora, se estima que la reforma fiscal aportará en promedio US$ 8.7 millones en valores corrientes anuales en los siguientes diez años.
   3. El análisis de costo beneficio financiero del proyecto arroja una Tasa Interna de Retorno (TIR) de 26% y un Valor Presente Neto (VPN) de US$13,3 millones en 10 años (2023), lo cual justifica la inversión de US$41 millones por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (US$36,9 millones) y del Gobierno de Amazonas (US$4,1 millones).
   4. En vista de la evaluación financiera realizada, se recomienda el apoyo financiero y técnico del BID mediante el Programa de Modernización y Fortalecimiento de la Gestión Fiscal del Estado de Amazonas (BR-L1388).
2. INTRODUCCIÓN
   1. El Gobierno de Amazonas solicitó al Banco su apoyo para llevar a cabo las medidas que permitan el fortalecimiento de las finanzas públicas en un marco de sostenibilidad fiscal de mediano plazo.
   2. El presente estudio tiene como finalidad demostrar el beneficio financiero que se generará a partir de un conjunto de medidas de fortalecimiento institucional contenidas en el Programa de Apoyo al Fortalecimiento Fiscal. El tipo de análisis realizado es de estimación y actualización de los beneficios financieros, a través del cual se evalúan los resultados esperados del componente de Administración Tributaria para el logro de una gestión eficiente y eficaz que incremente la recaudación.
   3. La experiencia recabada de programas similares muestra que es difícil hacer un Análisis Costo Beneficio (ACB) preciso, sin contar previamente con la información sobre variables económicas y financieras que son afectadas por las intervenciones. Además de series de datos estructuradas con base a un modelo de relacionamiento, es necesario realizar regresiones y calcular elasticidades que permitan generar parámetros confiables para un correcto ACB.
   4. A pesar de lo anterior, es posible hacer una aproximación a un ACB considerando los resultados ya obtenidos por intervenciones apoyadas por el programa. El análisis de estas intervenciones permitirá hacer un cálculo parcial de beneficios financieros para generar una Tasa Interna de Retorno (TIR) y un Valor Presente Neto (VPN).
   5. El análisis financiero sugiere que habrá efectos importantes. Las medidas de reforma fiscal aportarán en promedio US$8,7 millones anuales en los siguientes diez años. Este beneficio se lograría mediante: (i) la implantación de nuevos procedimientos de fiscalización del tránsito de mercancías (incluyendo metodologías de análisis de riesgo para la selección de contribuyentes y de instrumentos tecnológicos de apoyo a la fiscalización física incluyendo escáneres, balanzas dinámicas e vehículos fluviales); y (ii) la mejora de las instalaciones físicas y logísticas de la SEFAZ, con la adopción de espacios abiertos (open space).
   6. Es preciso destacar, que este análisis financiero no considera el beneficio indirecto (cuyos efectos se pueden medir sólo a largo plazo) que se derivaría de la mejora de la equidad del sistema tributario y de la generación de recursos para el Gobierno mejorar los indicadores sociales.
   7. El programa se estructura en una operación bajo la modalidad inversión, con recursos de US$41 millones.
3. SUPUESTOS y SENSIBILIDAD

|  |
| --- |
| ***Supuesto 1 - Se genera un beneficio financiero para el Gobierno de Amazonas, con la implantación de nuevos procedimientos de fiscalización del tránsito de mercancías y de equipos innovadores para apoyar las fiscalizaciones, resultado del aumento de la recaudación del impuesto sobre la circulación de mercancías y servicios (ICMS) en el tránsito interestatal de mercancías.*** |

1. **CONTEXTO**

La Amazonia es cubierta por una enorme floresta tropical y es cortada por inúmeros ríos que son la principal vía de transporte utilizada tanto para pasajeros, como para mercancías. Manaus es considerada una ciudad-estado en razón de ser responsable por 97% de la recaudación estatal, así, las acciones fiscales se concentran en la capital. En función de la renuncia del ICMS por parte de los estados remitentes de mercancías para la Zona Franca de Manaus (ZFM), es esencial que el control de la entrada de estas remesas en la región sea hecho de forma a evitar simulaciones y, por consecuencia, el desvío de la carga para destinos diversos. Manaus también es rota de pasaje de mercancías para el estado de Roraima, en el extremo norte del país. Estas cargas también son objeto de constantes simulaciones de vendas para aquello estado, cuando en la verdad los productos acaban quedándose y siendo comercializados de manera informal en el Amazonas, sin el pago del ICMS debido.

1. **SITUACIÓN ACTUAL**

Las mercancías transportadas en camiones de otras unidades de la federación para los estados de Amazonas y Roraima, llegan a Belém - PA o Puerto Velho - RO, y son embarcadas en balsas que realizan esto tramo por vía fluvial en un sistema denominado “ROLL-ON / ROLL-OFF”. Cuando de la llegada a Manaus, que debería ser hecho a través de puertos acreditados por la SEFAZ[[1]](#footnote-2), en caso que la balsa no sea seleccionada para fiscalización física, las carretas son desembarcadas y simultáneamente las notas fiscales son sometidas a un procedimiento electrónico de verificación, donde es cobrada una anticipación del ICMS estatal y verificada la situación general del destinatario de la carga junto a la Secretaria de la Hacienda. En caso que la unidad de carga también no sea seleccionada para fiscalización física y en caso que el contribuyente no presente restricciones de registro o débitos, la carreta es liberada, caso contrario la carga se queda detenida en el puerto. El mismo procedimiento se aplica a las cargas en contenedores que llegan la Manaus en navíos de grande porte por medio de la navegación de cabotaje, con acceso a través del rio Amazonas.

Otra puerta de entrada de mercancías a Manaus es vía transporte aéreo. Cuando el avión aterriza, los documentos del vuelo son sometidos a fiscalización, pudiendo toda la aeronave ser seleccionada en el canal gris - situación de fiscalización física. Con base en la documentación son retiradas las mercancías que fueron liberadas, detenidas o seleccionadas para fiscalización. Sólo cuando el avión es seleccionado en el gris es que los pequeños camiones, que hacen el transporte de la mercancía para los almacenes de la compañía, son lacrados por fiscales en la salida del aeropuerto y recibidos inmediatamente por otros fiscales ya en la empresa aérea, para entonces ser efectuada la fiscalización física.

Con relación a las cargas en tránsito para Roraima, no es adoptado ningún tipo de acción más incisiva, a no ser el registro de llegada de la mercancía a Manaus y el posterior registro de su salida en el Puesto Fiscal de la Carretera BR-174 – Km 204, puesto este situado en la única carretera de acceso a un estado vecino. Otras acciones fiscales rutineras son las Fiscalizaciones Volantes (Blitz), que se resumen en actividad donde vehículos de la SEFAZ circulan en puntos diversos del área urbana de Manaus, con el objetivo de identificar contribuyentes que efectúan operaciones con mercancías sin la emisión de documento fiscal. Los vehículos transportando carga son parados y sus notas fiscales y su contenido conferidos.

1. **DESAFÍOS**

Los más comerciales y tradicionales puertos de Manaus se encuentran en la actualidad sin grandes posibilidades de expansión, por estar situados en una región de la orla del Rio Negro intensamente urbanizada e, en términos inmobiliarios, altamente valorizada. La dificultad en relación al espacio aumenta de forma directamente proporcional al crecimiento de la economía, que provoca también el aumento de volumen de unidades de cargas operativas, dificultando la manipulación y la verificación de estas por parte de la SEFAZ.

Actualmente en Manaus se tiene, en media, la entrada interestatal de 12.000 (doce mil) unidades de carga por mes, con el valor total estimado de R$ 1.200.000.000,00 (mil millones y docentes mil reales), siendo que apenas dos por ciento de esto universo sufre fiscalización física. Una de las causas de la baja capacidad de verificación de la conformidad entre el declarado y el realmente transportado es la metodología adoptada en el proceso. En ello, las mercancías son descargadas, confrontadas con los documentos fiscales y posteriormente retornadas al interior de la unidad de carga. Acá la demora pode alcanzar hasta tres días, dependiendo del tipo de producto.

Con relación a los puertos con acreditación provisoria, la falta de estructura física es todavía más notoria. Ellos no cuentan con depósitos para la guarda de mercancías detenidas, docas para fiscalización física, equipos y personal especializado para manipulación de carga, etc. La necesidad de traerlos para la formalidad viene de la imposibilidad de la negación de su existencia, debido a la realidad local. Balsas y barcos regionales que hacen viajes interestatales, y llegan la atingir el valor de R$ 1.000.000,00 (un millón de reales) en carga, atracan en estos puertos. Muchas veces los más grandes clientes de estos transportadores son contribuyentes irregulares junto la SEFAZ-AM, que, en la tentativa de burlar los rigores de la fiscalización en los puertos acreditados, traen sus mercancías por estas vías en la certeza de conseguir recibir sus cargas sin burocracia y sin ser forzados a pagar los tributos debidos y, por consecuencia, redundando en pérdidas para el Estado.

Para el modal aéreo, la dificultad reside en el hecho de verificaciones puntuales no ser posibles, una vez que la real conferencia de la carga transportada apenas acontece con el lacre de todo avión. En esta situación, el factor tempo de liberación se torna crucial, pues los contribuyentes que optan por ese tipo de transporte, y pagan su alto costo, necesitan de la mercancía, que muchas veces es perecible, con grande urgencia. De esta forma, estas operaciones acaban aconteciendo esporádicamente por demandaren un alto número de personas involucradas, además de fuerte estructura de apoyo, a mencionar vehículos y equipos portátiles con acceso a internet. Nuevamente el bajo índice de fiscalizaciones físicas compromete el desfecho de la acción fiscal que se detiene, grueso modo, apenas a la documentación.

Adicionalmente, existen las importaciones que totalizan, en media, 9.000 (nove mil) unidades de carga y cerca de 14.000 (catorce mil) DI’s (Declaraciones de Importación) por mes. Acá las fiscalizaciones físicas bajan todavía más, para 0,5% (medio por ciento). Esto si debe al hecho que las mismas ocurrieron de forma pulverizada en la ciudad de Manaus, en los contribuyentes, y en los puertos de entrada (áreas aduaneras).

Otro punto a ser considerado es el de las cargas en tránsito para Roraima. Cuando se verifica documentalmente el volumen financiero de lo que entrada en Manaus con destino la Roraima con el que de hecho sale del Amazonas en dirección a aquello destino, tiene el valor estimado de una de las parcelas de las cargas que forman el todo del material comercializado informalmente en el mercado interno. Este movimiento se justifica por alícuotas diferenciadas que son aplicadas por cada Estado para determinados productos. La simulación ocurre llenándose la nota fiscal con destino al estado de menor tributación. De las tablas la seguir se observa, a través de la columna de las diferencias, el volumen calculado de estas simulaciones que generan pérdidas de recaudación para el Amazonas.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TABLA I – Diferencia entre los registros de entrada de mercancías en tránsito para Roraima y de pasaje por los puestos fiscales de la BR-174 - KM 0** | | | |
| **MES** | **ENTRADA (R$)** | **SALIDA (R$)** | **DIFERENCIA (R$)** |
| **mar/12** | 7.499.230,26 | 36.255,29 | 7.462.974,97 |
| **abr/12** | 66.917.140,32 | 188.671,96 | 66.728.468,36 |
| **mayo/12** | 84.235.146,16 | 220.158,41 | 84.014.987,75 |
| **jun/12** | 238.082.640,88 | 952.601,59 | 237.130.039,29 |
| **jul/12** | 78.937.489,95 | 18.766.328,96 | 60.171.160,99 |
| **ago/12** | 84.704.857,97 | 48.557.868,45 | 36.146.989,52 |
| **set/12** | 84.696.398,19 | 48.168.315,97 | 36.528.082,22 |
| **oct/12** | 113.881.442,13 | 64.836.451,81 | 49.044.990,32 |
| **nov/12** | 118.310.968,24 | 85.330.932,09 | 32.980.036,15 |
| **dec/12** | 108.303.165,02 | 76.790.540,77 | 31.512.624,25 |
| **ene/13** | 92.627.283,54 | 64.209.730,78 | 28.417.552,76 |
| **feb/13** | 94.447.372,92 | 61.049.558,20 | 33.397.814,72 |
| **mar/13** | 117.501.778,18 | 84.594.838,61 | 32.906.939,57 |
| **abr/13** | 119.883.007,41 | 93.085.812,05 | 26.797.195,36 |
| **mayo/13** | 135.733.313,00 | 101.460.961,01 | 34.272.351,99 |
| **jun/13** | 112.060.138,16 | 84.766.117,36 | 27.294.020,80 |
| **jul/13** | 124.671.449,97 | 87.883.111,08 | 36.788.338,89 |
| \* Media se despresando marzo y junio (meses de alta discrepancia): R$ 70.304.872,37 | | | |

En relación a las Blitz, existen dificultades de abordaje de vehículos tanto acuáticos cuanto terrestres. Normalmente ellos son parados en ríos y calles en puntos donde, normalmente, no se cuenta de una estructura apropiada para que se proceda a la retirada de la carga para fines de conferencia. Además de esto, sus áreas de cargas se encuentran llenos de mercancías, y en el caso de infracción a la legislación, estas vienen escondidas en el fundo de los compartimentos, bajo otros volúmenes regulares, siendo que ni mismo estos son, muchas veces, fácilmente visualizados.

1. **SOLUCIÓN PROPUESTA.**

La propuesta de modernización está centrada en los siguientes aspectos:

1. Asignar más Auditores Fiscales en la efectiva fiscalización física de tránsito de mercancías;
2. Reactivar la fiscalización fluvial, a través de la implementación de las bases móviles (catamarán) y de las lanchas de abordajes rápidas (implantar con las adquisiciones propuestas y después será continua, donde quedarían fijos ubicados cerca de 8 auditores fiscales en escala de remplazo);
3. Fiscalizar la orla de la ciudad y los puertos acreditados a través de la utilización de los catamarán, lanchas de abordaje, en conjunto con cameras y central de monitoreo. Tenemos actualmente diversos puntos de carga/descarga de mercancías, sin la presencia efectiva de la fiscalización;
4. Aumentar el volumen de fiscalizaciones físicas externas y en los puestos fiscales ( meta de 2 a la 3% de las unidad de carga, actualmente fiscalizamos cerca de 1% de las mercancías nacionales y 1% de las importadas);
5. Maximizar y ampliar las Blitz de tránsito (a ser realizadas diariamente);
6. Consolidar los Puestos Fiscales existentes e implantar el Puesto Fiscal de Fiscalización Avanzado con instalación de equipos que auxilien en el aumento de la cantidad de unidades de cargas seleccionadas para fiscalización y mejoría de la calidad y velocidad de estas fiscalizaciones ampliando los trabajos en los ya existentes;
7. Fiscalizar, a través de operaciones específicas, las entradas de mercancías a través de las compañías aéreas y correos (a ser realizadas diariamente) ;
8. Programar acciones de fiscalización nocturna (a ser realizadas diariamente);
9. Perfeccionar la fiscalización de las operaciones con recursos minerales guijarro, arena y piedra molida) (a ser realizadas diariamente);
10. Regularizar los puertos de entrada y salida de mercancías (ya estamos actualmente elaborando propuestas para alteración de la legislación cuanto al acreditación de los puertos que efectúan operaciones internas, pues para la interestatal ya existe reglamentación);
11. Realizar Blitz y fiscalizaciones en zonas estratégicas de la capital (varias veces x mes) y en ciudades relevantes, a través del sistema de diarias, en el interior (01 ciudad la cada bimestre).
12. Realizar periódicamente auditoria de patio en los puertos (01 puerto la cada 03 meses);
13. Retomar auditoria de estoque de los Puestos Fiscales y Fieles Depositarios deteniendo mercancías con más de 20 (veinte) días sin conclusión del procesamiento fiscal (1 x semestral).
14. Aumentar la cantidad de lacres de unidades de carga con mercancías en tránsito por el estado del AN con destino a la RR, con previsión de retirada del lacre y fiscalización física en el Puesto Fiscal PFRPF KM 204 (meta 50 % de las unidades de carga para ser retirado el lacre en el PFRPF KM200). Este ítem dependerá mucho de la implantación del ítem Puesto Fiscal de Fiscalización, pues será para el que las unidades de carga con tránsito por Manaus, con destino la Roraima será direccionado para lacrar estas unidades de carga.

Estrategias y Acciones:

1. Realizar, en conjunto con el sector de inteligencia fiscal - GINT, el mapeo de las zonas más relevantes de circulación de mercancías;
2. Programar Blitz para zonas estratégicas en la capital;
3. Programar Blitz para ciudades relevantes del interior, a través de la designación de equipos en los sistema de diarias;
4. Elaborar, en conjunto con el DETRI, mejorías en la legislación de los puertos acreditados, buscando atender las necesidades de la fiscalización del tránsito de mercancías, especialmente en la área de los minerales;
5. Hacer levantamiento previo de las mercancías relevantes y por el histórico de los destinatarios para seleccionar las mercancías que serán seleccionadas para fiscalización física. Para esta selección dejaremos también la oportunidad del auditor fiscal, a través de la su percepción, seleccione los contribuyentes, mercancías y unidades de carga para la fiscalización física (percepción subjetiva);
6. Firmar convenio con los órganos de control del extracción mineral, buscando obtener informaciones de todas las operaciones realizadas en el estado;
7. Programar las fiscalizaciones en las compañías aéreas y correos en datas estratégicas;
8. Reactivar la fiscalización fluvial, a través de la implementación de la base móvil (catamarán) y de las lanchas de abordaje rápido.
9. **CÁLCULO DE LOS BENEFÍCIOS**

**Descripción de la Metodología.**

El objetivo de la metodología es calcular los beneficios generados con el aumento de la productividad de las fiscalizaciones de tránsito, además de los significativos impactos que se genera en la percepción de riesgo para el contribuyente. Para el aumento de la productividad en las fiscalizaciones fueron considerados los siguientes aspectos: (i) la mejora introducida a través de los nuevos procedimientos con base en análisis de riesgo para la selección de contribuyentes para la fiscalización; (ii) el uso de equipos innovadores (escáneres, balanzas dinámicas, barcos de inspección, etc.) para apoyar la fiscalización; y iii) el aumento del número de inspectores involucrados en la fiscalización. Adicionalmente, para el impacto directo en la recaudación fue utilizada la percepción de riesgo del contribuyente, resultado de la mejora e intensificación de la fiscalización.

La metodología compara la situación con y sin proyecto a partir del año 2016, contemplando las siguientes etapas.

1. **Información sobre la Carga**

A partir de los datos de 2012 y 2013 relativos a la cantidad de carga y sus respectivos valores son calculados los indicadores de performance, los indicadores de notificación de irregularidades, y los resultados de la mejora de la recaudación.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evolución de la Recaudación de Tránsito de Mercancías R$** | | | | |
| **Descripción de los Parámetros / Año** | **2012** | **2013** | **2016** | |
| **Histórico** | | **Sin Proyecto** | **Con Proyecto** |
| **Cantidad de Carga** | | | | |
| 1. No de Inspectores en las inspecciones | 25 | 12 | 12 | 15 |
| 2. Cantidad total de Contenedores | 105.019 | 152.541 | 208.808 | 208.808 |
| 3. Cantidad de Contenedores seleccionados | 16.137 | 18.785 | 25.714 | 25.714 |
| 4. Cantidad de contenedores inspeccionados | 2.116 | 1.320 | 1.807 | 4.337 |
| **Valores de Carga** | | | | |
| 5. Valor total de los Contenedores | 13.632.879.671 | 19.801.874.879 | 27.106.063.160 | 27.106.063.160 |
| 6. Valor de los contenedores seleccionados | 913.415.436 | 1.063.302.285 | 1.455.515.656 | 1.455.515.656 |
| 7. Valor de los contenedores inspeccionados | 564.833.399 | 352.353.538 | 482.323.887 | 1.157.577.328 |

* 1 - Número de Inspectores involucrados en las inspecciones – se estima que en 2016 serán contratado por lo menos 3 nuevos inspectores totalizando 15. En la actualidad se cuenta solamente con 12 inspectores.
* 2 y 5 - Cantidad y Valor total de los contenedores transportados por año respectivamente.
* 3 y 6 - Cantidad y Valor de los contenedores seleccionados para inspección por año – Para efecto de cálculo estos valores se mantienen fijos con o sin proyecto.
* 4 y 7 - Cantidad y Valor de los contenedores inspeccionados por año.

\* Las cantidades de carga y los valores de carga para 2016 fueron estimados de acuerdo con la variación del PIB nominal (16) del estado en el periodo 2007-2013, para los escenarios con o sin proyecto (aproximadamente 10%).

\* La cantidad de contenedores inspeccionados en 2016 fue estimada con base en el aumento de la productividad y aumento del número de inspectores involucrados en la fiscalización. Con la adopción de la selección de contribuyentes utilizando análisis de riesgo y de la introducción de los equipos innovadores, se estima que la productividad de los inspectores sea incrementada en 20%.

1. **Cálculo de los Indicadores de Desempeño de la SEFAZ**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evolución de la Recaudación de Tránsito de Mercancías R$** | | | | |
| **Descripción de los Parámetros / Año** | **2012** | **2013** | **2016** | |
| **Histórico** | | **Sin Proyecto** | **Con Proyecto** |
| **Indicadores de Performance de la SEFAZ** | | | | |
| 8. % inspeccionado / total de carga | 2.01 | 0.87 | 0.87 | 2.08 |
| 9. Carga / inspector año | 85 | 110 | 151 | 289 |
| 10. Carga / inspector mes | 7 | 9 | 13 | 24 |
| 11. % inspeccionado / total seleccionado | 13.11 | 7.03 | 7.03 | 16.86 |

* 8 - % de carga inspeccionada = cantidad de contenedores inspeccionados / cantidad total de contenedores
* 9 - % inspeccionado por inspector año = cantidad de contenedores inspeccionados / Cantidad de inspectores
* 10 - % por inspector mes = (9) /12 meses
* 11 - % inspeccionado de lo que fue seleccionado = cantidad de contenedores inspeccionados / cantidad de contenedores seleccionados

1. **Cálculo de los Indicadores de Notificación de Irregularidad de la SEFAZ**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evolución de la Recaudación de Tránsito de Mercancías R$** | | | | | | | |
| **Descripción de los Parámetros / Año** | | **2012** | | **2013** | **2016** | | |
| **Histórico** | | | **Sin Proyecto** | | **Con Proyecto** |
| **Indicadores de Performance de la SEFAZ** | | | | | | | |
| 12. Valor notificado | 2.200.000 | | 2.866.666 | | | 3.732.888 | 8.958.932 |
| 13. Valor recaudado de lo que fue inspeccionado | 1.100.000 | | 1.482.000 | | | 1.929.817 | 4.631.561 |
| 14. % de recuperación del valor seleccionado | 0,71 | | 0,82 | | | 0,78 | 1,87 |

* 12 - Valor notificado – valor encontrado con irregularidades
* 13 - Valor recaudado de lo que fue notificado
* 14 - % de recuperación = Valor recaudado / ICMS total que debería ser cobrado sobre el total (17%) del valor de las cargas seleccionadas para inspección.
* \* Los valores relativos al notificado y al recaudado (12 y 13) para 2016 fueron estimados de acuerdo con la variación media de la recaudación del ICMS en el periodo 2007-2013 (9%).

1. **Información sobre los Indicadores Macroeconómicos**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evolución de la Recaudación de Tránsito de Mercancías R$** | | | | |
| **Descripción de los Parámetros / Año** | **2012** | **2013** | **2016** |  |
| **Histórico** | | **Sin Proyecto** | **Con Proyecto** |
| **Indicadores Macroeconómicos** | | | | |
| 15. Valor Nominal del PIB | 69.113.000.000 | 76.300.000.000 | 101.555.300.000 | 101.555.300.000 |
| 16. % Variación nominal del PIB | 6,26 | 10,40 | 11,03 | 11,03 |
| 17. Valor Total recaudado en el tránsito | 3.520.985.304 | 3.968.587.631 | 5.167.778.486 | 5.195.563.422 |
| 18. % aumento de la recaudación | 11,74 | 12,71 | 9,20 | 9,74 |

* 15 – Valor Nominal del PIB. El PIB de 2016 fue calculado de acuerdo con la media de los PIBs del periodo 2007-2013 (10%).
* 16 - %Variación nominal del PIB.
* 17 – Valor Total de la recaudación en el tránsito. La recaudación de 2016 fue calculada de acuerdo a la media de las recaudaciones del ICMS en el periodo 20017-2013 (9%).
* 18 - % del aumento de la recaudación.

1. **Cálculo de los Resultados**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evolución de la Recaudación de Tránsito de Mercancías R$** | | | | |
| **Descripción de los Parámetros / Año** | **2012** | **2013** | **2016** | |
| **Histórico** | | **Sin Proyecto** | **Con Proyecto** |
| **Cálculo de los Resultados** | | | | |
| 19. Acciones de esfuerzo de fiscalización | **GAF** |  |  | **GAF/Equipos** |
| 20. Factor de percepción de riesgo del contribuyente | 0,44 | 0,19 | 0,19 | 0,62 |
| 21. Efecto en la recaudación | 15.554.144 | 7.642.715 | 9.952.119 | 31.843.751 |
| 22. Total Recuperado | 16.654.144 | 9.124.715 | 11.881.936 | 36.475.312 |
| 23. Gastos con los inspectores contratados |  | 0 | 0 | 1.440.000 |
| **24. Total Líquido** | **16.654.144** | **9.124.715** | **11.881.936** | **35.035.312** |
| **25. % Aumento / PIB** | **0,02** | **0,01** | **0,01** | **0,03** |
| **26. % Recaudación /PIB** | **5,09** | **5,20** | **5,09** | **5,12** |
|  |  |  | **27. Aumento R$** | **23.153.376** |
|  |  |  | **28. Aumento US$** | **9.647.240** |

* 19 - Acciones de esfuerzo de fiscalización. En 2012 fue la implementación del Sistema GAF, en 2016 será la utilización de la análisis de riesgo para la selección de contribuyentes y la introducción de los escáneres, balanzas dinámicas y lanchas para apoyar la inspecciones, etc.
* 20 - Factor de percepción de riesgo (α) – es el efecto que se genera en el contribuyente con la intensificación y modernización de la fiscalización, haciendo con que esto cumpla con sus obligaciones espontáneamente por percibir el riesgo de ser seleccionado y notificado en el transporte de mercancías. En 2016, el factor de riesgo es incrementado de acuerdo con el aumento del número de inspectores. Factor final (0,61) = factor de percepción (0,46)+ (Número de nuevos inspectores (3) \* incremento de la productividad (0,05).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cálculo del Factor de Percepción de Riesgo** | | | | |
|  | | | | |
|
| **Variable** | **Descripción** | **2012** | **2013** | 2016 |
| **P(x)** | **Probabilidad de Inspección** | 0,02 | 0,01 | 0,02 |
| **x** | **Valor Declarado** | 13.632.879.671 | 19.801.874.879 | 27.106.063.160 |
| **Y** | **Valor que debería ser declarado** | 13.789.054.485 | 20.291.796.897 | 27.740.526.381 |
| **T(x)** | **Valor pagado** | 5.103.811.014 | 5.668.495.588 | 7.340.866.173 |
| **t(y)** | **Valor que debería ser pagado** | 5.162.278.979 | 5.808.740.934 | 7.512.691.553 |
| **(t(y)-t(x))** | **Diferencia** | 58.467.965 | 140.245.346 | 171.825.380 |
| **ϴ (t(y)-t(x))** | **Penalidad (50%)** | 29.233.983 | 70.122.673 | 85.912.690 |
| **% recuperación** | **recaudado / inspeccionado** | 1,15 | 2,47 | 2,34 |
| **α** | **Factor de Percepción de riesgo** | 0,44 | 0,19 | 0,46 |

<http://static.squarespace.com/static/52a75b0ae4b0bf6beb153af6/t/52c5c944e4b0be37871810c0/1388693828678/moral.pdf>

|  |  |
| --- | --- |
| **Factor de ajuste** | **Aumento productividad con equipo** |
| 0,03 | 2,4 |
| **Variación Nominal PIB** | **Variación del ICMS** |
| 1,1 | 1.092 |
| **Costo 1 Inspector** | **Inflación Estimada** |
| **480.000** | 5,54 |

* 21 - Efectos en la recaudación – es el aumento de recaudación generado por el aumento de la percepción de riesgo = Valor total recaudado en el tránsito de mercancías \* α /100
* 22 - Total Recuperado – Efecto en la recaudación (21) + el valor recaudado de lo que fue notificado (13)
* 23 - Gastos con los inspectores contratados – Es el valor total del costo adicional de los nuevos inspectores contratados (cada inspector costa R$ 480.000 por año).
* 24 - Total Líquido – Total Recuperado – Gastos con los inspectores contratados (22)-(23)
* 25 - % aumento / PIB – Total Líquido / PIB (24) / (15)
* 26 - %Recaudado / PIB – Total recaudado en el Transito / PIB (25) /(15)
* 27 y 28 – Aumento de la recaudación – es la diferencia entre el valor recaudado con y sin proyecto en Reales y US$.

1. **CONCLUSIÓN**

Con el fortalecimiento de las acciones de fiscalización del tránsito de mercancías y la introducción de los equipos innovadores de apoyo, se espera un beneficio financiero para el Gobierno de Amazonas de aproximadamente R$ 23,1 millones al año (US$ 9,6 millones) a partir del año 2016, resultado del aumento de la recaudación del ICMS. Para efectos de medición del resultado, se estima un aumento de la recaudación del ICMS en el tránsito de mercancías de R$ 3.968 millones en el año 2013 para R$ 6.766 millones en el año 2019. Considerando que la recaudación con el tránsito de mercancías presentó un incremento nominal promedio anual de 9% en el período de 2007 al 2013, se proyecta un esfuerzo fiscal adicional real de 0,6% al año. En el mismo período de 2013 al 2019 se estima un escenario de inflación anual media de 5,5% y aumento anual promedio real del PIB de 4,5% totalizando un incremento nominal promedio del PIB de aproximadamente 10% al año. En caso que el proyecto no fuera implementado, la recaudación estimada para 2019 sería de la orden de R$ 6.729 millones.

1. **SENSIBILIDAD**

Para el análisis de sensibilidad fue considerado un escenario en que el Gobierno de Amazonas no logre contratar los 3 nuevos inspectores previstos en escenario base, resultado de contingencias en el presupuesto del Estado. El impacto sería en una disminución del beneficio estimado en escenario base para el año 2016 de aproximadamente R$ 6.3 millones (US$ 2,6 millones).

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evolución de la Recaudación de Tránsito de Mercancías R$** | | | | | | | |
| **Descripción de los Parámetros / Año** | **2012** | **2013** | **2016** | | | | |
| **Histórico** | | **Sin Proyecto** | | **Con Proyecto** | | |
| **Cantidad de Carga** | | | | | | | |
| 1. No de Inspectores en las inspecciones | 25 | 12 | 12 | | 12 | | |
| 2. Cantidad total de Contenedores | 105.019 | 152.541 | 208.808 | | 208.808 | | |
| 3. Cantidad de Contenedores seleccionados | 16.137 | 18.785 | 25.714 | | 25.714 | | |
| 4. Cantidad de contenedores inspeccionados | 2.116 | 1.320 | 1.807 | | 4.337 | | |
| **Cálculo de los Resultados** | | | | | | |
| 19. Acciones de esfuerzo de fiscalización | **GAF** |  | |  | | **GAF + Equipos** |
| 20. Factor de percepción de riesgo del contribuyente | 0.44 | 0.19 | | 0.19 | | 0.47 |
| 21. Efecto en la recaudación | 15.554.144 | 7.642.715 | | 9.952.119 | | 24.092.083 |
| 22. Total Recuperado | 16.654.144 | 9.124.715 | | 11.881.936 | | 28.723.644 |
| 23. Gastos con los inspectores contratados |  | 0.00 | | 0.00 | | 0 |
| **24. Total Líquido** | **16.654.144** | **9.124.715** | | **11.881.936** | | **28.723.644** |
| **25. % Aumento / PIB** | **0,02** | **0,01** | | **0,01** | | **0,03** |
| **26. % Recaudación /PIB** | **5,09** | **5,20** | | **5,09** | | **5,11** |
|  |  |  | | **27. Aumento R$** | | **16.841.708** |
|  |  |  | | **28. Aumento US$** | | **7.017.378** |

1. **EVIDENCIA DE OTRAS EXPERIENCIAS SIMILARES**

El PCR del Programa PROCONFIS/BA-2081/OC-BR de junio de 2010, presenta los resultados positivos alcanzados con el incremento del número de fiscalizaciones en 53% y un aumento real de la recaudación del ICMS de 4,8%, en el periodo 2012-2013. Esto fue posible debido a la mejora de la fiscalización de tránsito de mercancías oriundas de otros Estados.

|  |
| --- |
| ***Supuesto 2 - Se genera un beneficio financiero para el Gobierno de Amazonas, con la mejora en las edificaciones de la SEFAZ, como resultado de los ahorros en los gastos de costeo y mantenimiento de espacios físicos.*** |

1. **CONTEXTO**

El edificio Sed de la SEFAZ fue construido en el año 1978. El modelo proyectado en aquella época fue desarrollado para suportar el desempeño de las funciones hacendarias, y estaba adecuado a aquellas necesidades, así como lo estaban los demás predios de esto órgano. Entretanto, considerando que los procesos y demandas, en el transcurrir de los anos, pasaron por cambios importantes, se hace necesario adaptar sus infraestructuras, para continuar acompañando el proceso evolutivo, de manera que estos no vengan causar perjuicios a la sociedad.

En el período 1978-2009, cambios organizacionales y en los procedimientos, así como desgastes en la infraestructura de los predios, crearon la necesidad de ser hechas actualizaciones, implementaciones, reformas entre otras acciones para que las demandas fuesen atendidas de forma satisfactoria. Por esto, la edificación pasó por varias intervenciones (reformas, servicios y obras de engeñaría) direccionadas a mantenimientos correctivos y preventivos de sus instalaciones de manera general.

1. **SITUACIÓN ATUAL**

Actualmente, las actividades de la SEFAZ son ejecutadas en diversos predios del Estado, sin embargo solamente uno de ellos (readecuado en 2009 – Predio Anexo I SEFAZ) atiende de forma satisfactoria a las demandas y expectativas de la sociedad. La reforma de estas edificaciones es urgente, y cuando implementadas proveerán mejor comodidad a los servidores, mejor espacio de atención a los contribuyentes, así como las reformas eléctricas, hidráulicas, y demás intervenciones proporcionaran beneficios a este órgano, optimizando la utilización de los recursos públicos. En este sentido la SEFAZ desea replicar el modelo organizacional del Anexo I para los demás predios ocupados por la organización.

1. **DESCRICIÓN del PROBLEMA**

**Problema 1**: Ambientes inadecuados (oficinas aisladas, cerradas con divisorias con baja densidad ocupacional, o con acúmulo de personas y documentos, no cumpliendo las reglas de ergonomía, entre otros), lo que ocasiona demora en el flujo de procesos, así como ruidos indeseables en la comunicación.

**Evidencias**: El costeo 1: De las 15 reformas solicitadas en el intervalo de 12 meses, solamente 2 fueron ejecutadas, totalizando aproximadamente R$ 110.000,00 (ciento y diez mil reales), atendiendo solamente a dos sectores (Departamento de Informaciones Económico Fiscales - DEINF y de la Gerencia de Vigilancia y Represión de Mercancías - GVRM). Por otro lado, en el modelo consolidado del Anexo I, desde su inauguración en 2009, ninguna readecuación de ambiente fue necesaria y/o solicitada.

**Problema 2:** Elevados gasto de costeo con energía eléctrica.

**Evidencias**: El gasto anual con energía eléctrica (contratos de alta y baja tensión) en las unidades de la SEFAZ fue de R$ 957.000, de acuerdo con dados del Sistema de Gestión de Cuentas Públicas – SGCP.

**Principales causas:** Las disposiciones de las oficinas y corredores son inadecuadas, así como las instalaciones (eléctricas; controle de acceso, puertas rotativas y cancelas; sistemas de prevención y combate contra incendio; audio y vídeo; circuito fechado de cameras y TV; cableado estructurado; climatización; programación visual; para medición de atención; ergonomía; etc.) son precarias, o, no existen, o, están en desacuerdo con las normas y legislaciones vigentes.

1. **DESCRIPCIÓN de los AVANCES**

En 2009/2010, fue realizada reforma general en la área del subsuelo del edificio Sed (con aumento de la capacidad de personas del auditorio; inclusión de centro de capacitación; aumento de espacios en el garaje subterránea; instalaciones nuevas; accesibilidad; entre otros), promoviendo ganancias directas con la reducción del consumo de energía, así como la eliminación de costos con alquileres de predios para capacitación.

Para dar continuidad a la modernización del edificio Sed de la SEFAZ, fueron realizados estudios preliminares y anteproyecto para una reforma general de los pisos térreos, 1°, 2° y 3°. Están incluidos en estos estudios preliminares: anteproyectos de ambiente e instalaciones (eléctricas, cableado estructurado, hidráulicas, sanitarias, de prevención contra incendio, controle de acceso, accesibilidad, CFTV, etc.); relevamiento de los costos para la ejecución de la obra; especificaciones técnicas de los servicios a ser realizados; relevamiento de cargas eléctricas instaladas; relevamiento de costos de mobiliario (mesas, estaciones de trabajo, paineles etc.), equipamientos (aires-acondicionado, cameras, puertas rotativas, cancelas etc.);y relevamiento de necesidades en general.

1. **DESCRIPCIÓN de la SOLUCIÓN**

El ambiente implantado en el predio Anexo I de la SEFAZ (proyecto arquitectónico financiado por el BID con el PNAFE), fue resultado de un estudio pormenorizado sobre la mejor organización de esto órgano, a fin de: (i) perfeccionar la comunicación entre los sectores y personas, el flujo de los procesos; (ii) corregir la inadecuada distribución de personas y documentos, lo que ocasionaba acúmulo y consecuente bajo rendimiento en el desempeño de las actividades; (iii) eliminar problemas con la mala proyección del local ideal de trabajo, en el que se refiere la iluminación o climatización entre otros factores; así como (iv) la pérdida de tiempo en el dislocamiento de una unidad para otra, las cuales cuentan con actividades análogas, y trabajan con interacción continua.

La configuración de un ambiente, por lo tanto, no lo es un actividad simples, pues varios factores deben ser analizados, a fin de definir una disposición no solamente más agradable, pero, principalmente, correcta en todos los puntos de vista, ya que un simples error puede llevar a serios problemas en la utilización de los espacios, ocasionando demoliciones constantes de estructuras, con altos costos para el Estado.

Para lograr este ambiente, fueron analizados los siguientes principios:

* Principio de la Economía de Movimientos
* Principio del Flujo Progresivo
* Principio de la Flexibilidad
* Principio de la Integración
* Principio del Atención al Cliente

Por el principio de la economía de movimiento todas las herramientas, instrumentos y equipamientos de trabajo deben ser de fácil acceso a los servidores. Así, el ambiente consolidado arriba citado, debe atender a esta exigencia, con un bajo costo para el Estado, una vez que con las portas cerradas cada oficina, ocupada por 4 o 6 personas, necesitaría de una impresora, un teléfono, un aire acondicionado, entre otros equipos.

De acuerdo con el principio del flujo progresivo, la disposición del *ambiente* debe observar el flujo de los procesos de trabajo para adecuarse, mejorando la comunicación, interacción y la ganancia de tiempo. Además de interconectarse con el principio de la flexibilidad, pues como sabemos, ni todos los procesos son estándares, y un ambiente consolidado posibilita cambios físicos, sin costo, cuando se haga necesario la adecuación de algún flujo procesual. Diferente de lo que ocurre actualmente, con paredes cerradas y espacios estándares, impide la atención de lo que prevé el principio de la integración – “El *ambiente* debe posibilitar la integración de los funcionarios y no el revés”.

Finalmente buscamos atender el principio de la atención al cliente hacendario, que versa sobre la necesidad de existencia de una área de atención, considerándose: (i) déjalo cómodo; (ii) causar la impresión cierta; y (iii) proveer conforto y agilidad en la atención. En el modelo consolidado en el predio Anexo I, existen en todos los pisos, pequeñas oficinas de atención, donde el funcionario puede atender el ciudadano, sin interferir en los flujos de trabajo, de modo a proveer toda la privacidad y conforto a todos los usuarios de los espacios.

En el caso de ambientes en órganos públicos, se recomienda todavía que además de todos estos principios mencionados, que son comunes a la todas las instituciones, privadas y públicas, que se cumpla el principio de la transparencia en las actividades. Debido a que las actividades del funcionario público son desempeñadas con recursos del ciudadano, se hace importante que todo esté transparente, para que todos tengan la certeza del cumplimiento de la actividad fin de la SEFAZ, de modo a propiciar la conquista del bien común.

La implementación de la solución para los problemas descriptos se dará a través de la contratación de consultoría técnica especializada para proceder a la elaboración de los proyectos básicos y ejecutivos, así como con la contratación de empresa para ejecución de las obras y servicios de engeñaría a fin de ejecutar: (i) la Reforma General del Edificio Sed de la SEFAZ; (ii) del Anexo II; y (iii) de la adecuación del DMA y DMP.

1. **CÁLCULO de los BENEFICIOS**

**Consumo de Energía** - Diminución del consumo de energía como consecuencia de la reforma de las unidades alrededor de 15% (quince por ciento). Esta reducción de consumo de energía se debe a factores relacionados con la eficiencia energética, tales como: instalación de sensores de presencia para iluminación; adquisición de equipamientos (aires-acondicionados) con certificación del órgano oficial del gobierno federal; automación de aires acondicionados; entre otras medidas que serán contempladas en los proyectos de instalaciones eléctricas. El Cuadro 1 presenta un demostrativo de reducción de los gastos.

**Alquileres de inmuebles -** Los gastos con alquileres de los Predios de la Plaza 14 y del Anexo II fueron calculados con base en contratos existentes y evaluación preliminar, respectivamente. El aumento que se espera para 2015 y para los demás años es basado en el reajuste contractual que será alrededor de 8% al año. En 2015 consideramos que los predios todavía estarían alquilados por adicionales seis (6) meses.

**Adecuación de oficinas -** Con la reforma y adecuación de los predios se estima una reducción de gastos de aproximadamente US$ 100.000 por año, en vistas de que los ambientes propuestos no van necesitar las constantes adecuaciones. Este modelo ya fue adoptado en el predio Anexo I y al longo de los últimos cinco años no fueron necesarios adecuaciones, reformas o cambios en el ambiente. Resaltamos que para efectos del cálculo de los beneficios, fueron consideradas solamente 20% de las demandas de adecuaciones atendidas en el año 2013.

**Mantenimiento predial -** En los gastos con mantenimientos de aires-acondicionado, estimamos una reducción en el los contratos actuales, en vistas de que los nuevos equipos estarán con garantía en el período de 2015/2016. Además consideramos para la reducción de gastos la diminución considerable del número de equipos de aires acondicionados.

Con relación a las gastos con mantenimiento de las instalaciones (eléctricas, hidráulicas, sanitarias etc.), vidrio, forro, entre otras (fuente: Sistema de Administración de Materiales y Patrimonio – AJURI), se estima economizar alrededor de US$ 720.000 por año. Esto se basa en el concepto de que en predios nuevos los costos de esto tipo de manutención son mínimos, de acuerdo literatura especializada en el tema.

**Limpieza -** La reducción del valor global del contrato de gastos con limpieza está basado en la eliminación de divisorias, vidrios y paineles, provocando, así, reducción en el consumo de materiales y utensilios de limpieza, bien como en la diminución del equipo de trabajo.

El cuadro a continuación presenta la consolidación de los 5 ítems de gasto descriptos en el documento, así como las economías correspondientes:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **CUADRO 1 - Demostrativo de reducción de los gastos directos relacionadas con las edificaciones de la SEFAZ (en R$)** | | | | | | | | | |
| **Ítem** | **Descripción** | **GASTOS** | **Economía de Recursos** | | | | | **Acumulado** | **GASTOS** |
| **2013** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |  | **2019** |
| **1.** | **Consumo de Energía (CE)** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1 | Reducción del CE en el Edificio Sed1 | 436.685 | 32.751 | 65.503 | 65.503 | 65.503 | 65.503 | 294.762 | 371.182 |
| 1.2 | Exclusión del CE en el Predio Plaza 141 | 76.289 | 38.144 | 76.289 | 76.289 | 76.289 | 76.289 | 343.298 | 0 |
|  | **TOTAL 1 (R$)** | **512.973** | **70.896** | **141.791** | **141.791** | **141.791** | **141.791** | **638.061** | **371.182** |
| **2.** | **Alquiler de Inmueble (AI)** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1 | Predio Plaza 14 (70 funcionarios)1 | 246.000 | 265.680 | 286.934 | 309.889 | 334.680 | 334.680 | 1.558.639 | 0 |
| 2.2 | Predio próximo al Edificio Sed (140 funcionarios) 3 |  | 424.771 | 458.753 | 495.453 | 535.090 | 535.090 | 2.491.965 | 0 |
|  | **TOTAL 2 (R$)** | **246.000** | **690.451** | **745.688** | **805.343** | **869.770** | **869.770** | **4.050.603** | **0** |
| **3.** | **Adecuaciones/Reformas de oficinas (AR)** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1 | Divisorias con estructura de alumínio2 | 36.000 | 36.000 | 36.000 | 36.000 | 36.000 | 36.000 | 180.000 | 0 |
| 3.2 | Puntos de lógica2 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 80.000 | 0 |
| 3.3 | Forro3 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 12.500 | 0 |
| 3.4 | Vidrio3 | 1.500 | 1.350 | 1.350 | 1.350 | 1.350 | 1.350 | 6.750 | 0 |
| 3.5 | Puntos de luz y fuerza3 | 5.000 | 4.500 | 4.500 | 4.500 | 4.500 | 4.500 | 22.500 | 0 |
|  | **TOTAL 3 (R$)** | **61.000** | **60.350** | **60.350** | **60.350** | **60.350** | **60.350** | **301.750** | **0** |
| **4.** | **Mantenimiento Predial (MP)** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1 | Mantenimiento de aire-acondicionado1 | 143.800 | 14.380 | 28.760 | 28.760 | 28.760 | 28.760 | 129.420 | 115.040 |
| 4.2 | Mantenimiento de instalaciones eléctricas2 | 44.625 | 20.081 | 40.162 | 40.162 | 40.162 | 40.162 | 180.729 | 4.462 |
|  | **TOTAL 4 (R$)** | **188.425** | **34.461** | **68.922** | **68.922** | **68.922** | **68.922** | **310.149** | **119.502** |
| **5.** | **Limpieza y Conservación (LC)** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.1 | Limpieza. aseo y conservación de prédios1 | 1.804.973 | 90.249 | 180.497 | 180.497 | 180.497 | 180.497 | 812.238 | 414.061 |
|  | **TOTAL 5 (R$)** | **1.804.973** | **90.249** | **180.497** | **180.497** | **180.497** | **180.497** | 812.238 | 414.061 |
| **TOTAL 6 [1+2+3+4+5] (R$)** | | **2.813.371** | **946.407** | **1.197.248** | **1.256.903** | **1.321.331** | **1.390.912** | **6.112.80** | **904.745** |
| **TOTAL 6 (US$)** | | **1.172.238** | **REDUCCIÓN DE LOS GASTOS (US$)** | | | | | **Valor medio** | |
| **394.336** | **498.853** | **523.710** | **550.554** | **579.547** | **509.400** | |
| Notas:  1 - Valores extraídos de contratos.  2 - Valores extraídos de sistemas.  3 - Valores estimados para alquileres predio para 140 funcionarios.  Observaciones:  a. Apenas 20% de las demandas de adecuaciones y reformas fueron atendidas y ejecutadas, inclusive, con reaprovechamiento de materiales de la construcción civil.  b. Los mantenimientos preventivos y correctivos (prediales) fueron precarias.  c. En el período de 2015 consideramos que la reducción del consumo de energía ocurrirá a partir del 2° semestre.  d. en el período de 2014 no consideramos gastos y reducciones en virtud del andamiento de las actividades de la UCP.  e. La tasa de cambio utilizada: US$ 1,00 = R$ 2,40.  Fuente: Asesoría/DEPAD/SEA | | | | | | | | | |

1. **CONCLUSIÓN**

Con la implementación de las medidas de economía relacionadas a los gastos en edificaciones, se espera generar un beneficio financiero para el Gobierno de Amazonas de aproximadamente R$ 946 mil (US$ 394 mil) a partir del año 2015, con un beneficio acumulado en el año 2019 de la orden de R$ 6,1 millones (US$ 2,5 millones). Para efectos de medición de resultados, se espera una disminución en los costos relativos a edificación alrededor de R$ 2,8 millones (US$ 1,1 millones) en el año 2013 a R$ 904 mil (media de R$1,2 millones correspondiente a US$ 509 mil).

1. **SENSIBLIDAD**

Para el análisis de sensibilidad fue considerado un escenario en que la SEFAZ no logre eliminar os costos con limpieza, debido a que ocurra un aumento en los productos de limpieza, los cuales condenarían las economías previstas. El impacto sería en una disminución del beneficio estimado en escenario base para el año 2016 de aproximadamente R$ 1.8 millones (US$ 751 mil).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **CUADRO 1 - Demostrativo de reducción de los gastos directos relacionadas con las edificaciones de la SEFAZ (en R$)** | | | | | | | | | |
| **Descripción** | **GASTOS** | **Economía de Recursos** | | | | | | **Acumulado** | **GASTOS** |
| **2013** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | | **2019** |  | **2019** |
| **Consumo de Energía (CE)** |  |  |  |  |  | |  |  |  |
| Reducción del CE en el Edificio Sed1 | 436.685 | 32.751 | 65.503 | 65.503 | 65.503 | | 65.503 | 294.762 | 371.182 |
| Exclusión del CE en el Predio Plaza 141 | 76.289 | 38.144 | 76.289 | 76.289 | 76.289 | | 76.289 | 343.298 | 0 |
| **TOTAL 1 (R$)** | **512.973** | **70.896** | **141.791** | **141.791** | **141.791** | | **141.791** | **638.061** | **371.182** |
| **Alquiler de Inmueble (AI)** |  |  |  |  |  | |  |  |  |
| Predio Plaza 14 (70 funcionarios)1 | 246.000 | 265.680 | 286.934 | 309.889 | 334.680 | | 334.680 | 1.558.639 | 0 |
| Predio próximo al Edificio Sed (140 funcionarios) 3 |  | 424.771 | 458.753 | 495.453 | 535.090 | | 535.090 | 2.491.965 | 0 |
| **TOTAL 2 (R$)** | **246.000** | **690.451** | **745.688** | **805.343** | **869.770** | | **869.770** | **4.050.603** | **0** |
| **Adecuaciones/Reformas de oficinas (AR)** |  |  |  |  |  | |  |  |  |
| Divisorias con estructura de alumínio2 | 36.000 | 36.000 | 36.000 | 36.000 | 36.000 | | 36.000 | 180.000 | 0 |
| Puntos de lógica2 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | | 16.000 | 80.000 | 0 |
| Forro3 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | | 2.500 | 12.500 | 0 |
| Vidrio3 | 1.500 | 1.350 | 1.350 | 1.350 | 1.350 | | 1.350 | 6.750 | 0 |
| Puntos de luz y fuerza3 | 5.000 | 4.500 | 4.500 | 4.500 | 4.500 | | 4.500 | 22.500 | 0 |
| **TOTAL 3 (R$)** | **61.000** | **60.350** | **60.350** | **60.350** | **60.350** | | **60.350** | **301.750** | **0** |
| **Mantenimiento Predial (MP)** |  |  |  |  |  | |  |  |  |
| Mantenimiento de aire-acondicionado1 | 143.800 | 14.380 | 28.760 | 28.760 | 28.760 | | 28.760 | 129.420 | 115.040 |
| Mantenimiento de instalaciones eléctricas. | 44.625 | 20.081 | 40.162 | 40.162 | 40.162 | | 40.162 | 180.729 | 4.462 |
| **TOTAL 4 (R$)** | **188.425** | **34.461** | **68.922** | **68.922** | **68.922** | | **68.922** | **310.149** | **119.502** |
| **Limpieza y Conservación (LC)** |  |  |  |  |  | |  |  |  |
| Limpieza. aseo y conservación de prédios1 | 1.804.973 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 1.804.973 |
| **TOTAL 5 (R$)** | **1.804.973** | **0** | **0** | **0** | **0** | | **0** | 0 | **1.804.973** |
| **TOTAL 6 [1+2+3+4+5] (R$)** | **2.813.371** | **946.407** | **1.197.248** | **1.256.903** | | **1.321.331** | **1.390.912** | **6.112.80** | **904.745** |
| **TOTAL 6 (US$)** | **1.172.238** | **REDUCCIÓN DE LOS GASTOS (US$) (US$)** | | | | | | **Valor medio** | |
| **356.733** | **423.646** | **448.502** | | **475.347** | **504.340** | **441.714** | |

1. COSTOS FINANCIEROS Y ECONÓMICOS
   1. Para realizar el cálculo del rendimiento financiero del programa se imputaron los costos totales del proyecto, es decir, US$41 millones en 5 años y los respectivos pagos de interés. (Ver anexo I)
2. EVALUACIÓN DEL PROGRAMA Y ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD
   1. Para evaluar la situación “con proyecto” se usaron como parámetros el VPN y la TIR. La tasa de descuento aplicada a los flujos netos de beneficios fue de 12%. El VPN del proyecto es positivo en US$ 13,3 millones en 2023, utilizando un horizonte proyectado de 10 años y la TIR se estimó en 26%.
   2. En relación al análisis de sensibilidad del proyecto, se consideraron tres opciones: (i) No ocurre la contratación de los nuevos inspectores por contingencia de presupuesto; (ii) no se logra reducir los costos de limpieza en los predios por el aumento de los costos de los productos de limpieza; y (iii) una presentación simultánea de las dos opciones anteriores.
   3. Los resultados de las simulaciones no modifican la decisión en relación a la viabilidad del programa, ya que para cada escenario el VPN se mantiene positivo y la TIR sigue siendo robusta y con un valor igual a 13% en el peor de los escenarios. Los resultados del análisis de sensibilidad están resumidos en el siguiente cuadro.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cuadro 3 - Análisis de Sensibilidad** | | | | |
| **Indicadores** | **Escenario Base** | **Escenario 1** | **Escenario 2** | **Escenario 3** |
| VPN (millones US$) | 13,3 | 1,2 | 12,9 | 1,3 |
| TIR (%) | 26 | 14 | 25 | 13 |

1. RECOMENDACIONES

En vista de la evaluación económica que se realizó, se recomienda otorgar el financiamiento por parte del BID para el Programa de Modernización y Fortalecimiento de la Gestión Fiscal del Estado de Amazonas (BR-L1388).

Anexo I

(Todos los anexos son presentados utilizando los montos en US$ y los montos de los beneficios están en valores reales)



De acuerdo con el cuadro anterior, se estima que, en el año 2021, el proyecto ya presentará un beneficio neto acumulado en valor presente alrededor de US$ 4.8 millones y, que en el año 2023, este beneficio será del orden de US$13.3 millones, justificando plenamente la realización del programa.

**Sensibilidad 1**



**Sensibilidad 2**



**Sensibilidad 3**



1. Ha casi un año, pequeños puertos de la región central de Manaus, que operaban de forma irregular, fueran incorporados a la formalidad y hoy se encuentran acreditados de manera provisoria, una vez que necesitan de un plazo para poder adecuar mínimamente sus instalaciones a los criterios requeridos por el Estado. Estos puertos reciben barcos regionales y balsas de origen interna e interestatal y responden por cerca de 5% (cinco por ciento) del volumen de las mercancías de otros estados que entran en la ciudad. [↑](#footnote-ref-2)