

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **BRASIL**

### **PROCIDADES**

#### **PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA DEL MUNICIPIO DE PONTA GROSSA**

**(BR-L1099)**

### **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Mario Durán Ortiz (FMM/CBR) Jefe; Teresa Faria y Rodrigo Beraldo (LEG/SGO) y Catalina Gómez (FMM/CBR). También colaboraron: José A. Rodrigues; Marcílio Neves; Luis Fernando Galli, Raúl Ramos, Raúl Cisternas (consultores), y Aline Alvarenga (CSC/CBR) e Ida M. Fernández (ICF/FMM).

## INDICE

I.	MARCO DE REFERENCIA .....	2
A.	El Sector.....	2
B.	La situación del municipio.....	3
C.	Estrategia del país en el sector .....	5
D.	Estrategia del Banco y lecciones aprendidas en el sector.....	6
E.	Dimensionamiento del programa.....	7
II.	EL PROGRAMA .....	7
A.	Objetivo .....	7
B.	Descripción .....	7
C.	Costo y financiamiento .....	10
III.	EJECUCIÓN DEL PROGRAMA .....	11
A.	Prestatario, garante y organismo ejecutor.....	11
B.	Ejecución y administración.....	11
C.	Adquisición de bienes y servicios.....	13
D.	Reconocimiento de gastos .....	14
E.	Período de ejecución y calendario de desembolsos .....	14
F.	Mantenimiento de las obras .....	15
G.	Fondo rotatorio y auditoría externa .....	15
H.	Seguimiento a la ejecución .....	15
I.	Sistema de seguimiento y evaluación .....	15
J.	Revisiones de medio término y final .....	16
IV.	VIABILIDAD Y RIESGOS .....	16
A.	Viabilidad técnica .....	16
B.	Viabilidad socioeconómica.....	17
C.	Viabilidad institucional.....	19
D.	Viabilidad financiera .....	20
E.	Impacto ambiental .....	23
F.	Beneficios y beneficiarios.....	24
G.	Clasificación PTI/SEQ.....	24
H.	Riesgos.....	25

## ANEXOS

### ANEXO I MARCO LÓGICO

## APÉNDICE

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Referencias electrónicas	
Datos socio-económicos básicos Brasil	<a href="http://www.iadb.org/countries/home.cfm?language=spanish&amp;id_country=br">http://www.iadb.org/countries/home.cfm?language=spanish&amp;id_country=br</a>
Cartera en ejecución	<a href="http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1212768">http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1212768</a>
Programa tentativo de préstamos	<a href="http://opsgs1/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=BR&amp;L=SP">http://opsgs1/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=BR&amp;L=SP</a>
ANEXO II: Plan de Adquisiciones	<a href="http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1673293">http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1673293</a>
Información disponible en los archivos	<a href="http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1711253">http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1711253</a>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

AA	Autorizaciones Ambientales
BNDES	Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social
CBR	<i>California Bearing Ratio</i> (Indicador para el diseño de pavimentos)
CEL	Comisión Especial de Licitaciones
CESI	Comité de Medio Ambiente e Impacto Social
CMEI	Centro Municipal de Educación Infantil
CO	Capital Ordinario
COFIEIX	Comisión de Financiamiento Externo del Gobierno Federal de Brasil
CPL	Comité Permanente de Licitaciones
FML	Facilidad en Moneda Local
GIS	<i>Geographic Information System</i>
IAP	Instituto Ambiental de Paraná
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística
ICMS	Impuesto sobre Circulación de Mercancías y Servicios
IDH	Índice de Desarrollo Humano
IDH-M	Índice de Desarrollo Humano Municipal
IEA	Informe de Evaluación Ambiental
INSS	Instituto Nacional de Seguro Social
IPTU	<i>Imposto Predial e Territorial Urbano</i>
LI	Licencia de Instalación
LP	Licencia Previa
LPA	Ley del Presupuesto Anual
LRF	Ley de Responsabilidad Fiscal
MPG	Município de Ponta Grossa
PARANACIDADE	Fundación del Estado de Paraná para administrar el <i>Fundo Estadual de Desenvolvimento Urbano</i>
PCR	<i>Project Completion Report</i>
PDPG	Plan Director de Ponta Grossa
PIB	Producto Interno Bruto
PMAT	Programa de Modernización de la Administración Tributaria
PMPG	<i>Prefeitura</i> Municipal de Ponta Grossa
PNAFM	Programa Nacional de Apoyo Fiscal de los Municipios Brasileños
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
POA	Plan Operativo Anual
PRAT	<i>Project Risk Assessment Tool</i>
RAA	<i>Relatório de Avaliação Ambiental</i>
RSF	Resolución Senado Federal
SECI	Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
UEP	Unidad Ejecutora del Programa

## RESUMEN DEL PROYECTO

### BRASIL PROCIDADES

#### Programa de Mejoramiento de la Infraestructura Urbana del Municipio de Ponta Grossa (BR-L1099)

Términos y condiciones financieras				
<b>Prestatario:</b> Municipio de Ponta Grossa (MPG)		Plazo de amortización:		25 años
<b>Garante:</b> República Federativa de Brasil		Período de gracia:		5 años
<b>Organismo Ejecutor:</b> Municipio de Ponta Grossa		Plazo de desembolsos:		3 años
<b>Fuente</b>	<b>Monto</b>	<b>%</b>	Tasa de interés:	Libor
BID (CO)	US\$7.500.000	50	Comisión de inspección y vigilancia:	*
Local	US\$7.500.000	50	Comisión de crédito:	*
Otro Cofinanciamiento			Moneda:	US\$ Facilidad Unimonetaria de CO
Total	US\$15.000.000	100	Conversión a Reales	FML
Esquema del proyecto				
<p><b>Objetivo del proyecto:</b> El objetivo general del programa es mejorar la calidad de vida de la población del municipio de <i>Ponta Grossa</i>, mediante el financiamiento de inversiones en infraestructura básica y social que permitan aumentar la calidad y cobertura de los servicios para la población en general, así como financiar acciones para el mejoramiento de la gestión municipal. Los objetivos específicos incluyen: (i) consolidar la infraestructura de la educación fundamental y ampliar las instalaciones dedicadas a la educación infantil; (ii) mejorar las condiciones de movilidad en el transporte de pasajeros; y (iii) mejorar la eficiencia de la gestión administrativa de la municipalidad.</p> <p><b>Condiciones contractuales especiales:</b> Condición previa al primer desembolso: (i) la conformación oficial por decreto de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP) y de la Comisión Deliberativa (§3.4); y (ii) la implantación del sistema gerencial y de control financiero-contable (§3.19). Condición previa para la licitación del segundo grupo de obras de pavimentación: (i) la presentación ante el Banco del Plan Anual de Capacitación (§2.14) y (ii) la contratación del Plan Director de Informática (§2.11). Condición previa para la licitación del tercer grupo de obras de pavimentación: (i) la presentación ante el Banco del Plan de Modernización del Catastro Inmobiliario y (ii) la presentación ante el Banco del Plan de Actualización de la Planta de Valores del Impuesto Territorial (IPTU) (§2.13).</p> <p><b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> (i) Reconocimiento de gastos del Programa solicitada por el Ejecutor a partir del 4 de septiembre de 2006, fecha previa a la entrada el proyecto en el <i>Pipeline</i> del Banco (§3.13); y (ii) presentar los informes financieros auditados al Banco dentro de los 180 días siguientes al cierre del respectivo período fiscal o después del último desembolso (§3.17).</p> <p><b>El proyecto es coherente con la Estrategia de País:</b> Si [ X ] No [ ]</p> <p><b>El proyecto califica como:</b> SEQ[ Si ] PTI [ Si ] Sector [ ] Geográfica [ x ] % de beneficiarios[ ]</p> <p><b>Adquisiciones:</b> Las adquisiciones de bienes y servicios relacionados y la contratación de servicios de consultoría estarán sujetas a las políticas y los procedimientos de licitación del Banco.</p> <p><b>Fecha verificación del CESI:</b> Septiembre 14, 2007.</p>				

\* La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder el 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

## I. MARCO DE REFERENCIA

### A. El Sector

- 1.1 El municipio de Ponta Grossa está situado en la Región Sur de Brasil, en la parte central del Estado de Paraná, a una distancia de 120 km de Curitiba, la capital paranaense ([IDBDocs-Link](#)). En 2007, el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE) estimó la población del municipio en 309,7 mil habitantes, en donde el 97,4% de ésta se concentra en el centro urbano. Ponta Grossa presenta buenos indicadores de condiciones de vida y servicios urbanos. Por ejemplo, la expectativa de vida es de 70,9 años y el índice de alfabetización es de 94,3%. En el área urbana 99,1% de los domicilios cuenta con energía eléctrica, 96,9% cuentan con agua potable, y la cobertura de la recolección de basura del 97,2%. De 1991 a 2000, su Índice de Desarrollo Humano Municipal (IDH-M)<sup>1</sup> mejoró de 0,723 para 0,804, valor que lo ubica en el nivel de desarrollo humano alto. Comparando con los otros 5.507 municipios brasileños, Ponta Grossa ocupa la posición 478, clasificando dentro del 10% superior a nivel del país y en el lugar 18 entre los 399 municipios de Paraná. Entre los factores considerados en el IDH-M, se destaca el indicador de educación, que alcanzó 0,911, ubicando a Ponta Grossa dentro del 5% superior a escala nacional y al mismo nivel de Chile (0,91), el cual está entre los primeros países de América Latina en el *ranking* mundial del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)<sup>2</sup>. A pesar de estos indicadores positivos, el municipio presenta una distribución de ingreso de las más desiguales de Paraná, ya que el ingreso *per capita* del municipio es inferior a un salario mínimo<sup>3</sup> y 18% de las familias viven con un ingreso igual o menor a medio salario mínimo<sup>4</sup>.
- 1.2 Ponta Grossa es el principal centro vial y ferroviario de la Región Sur de Brasil, ya que se ubica en la convergencia de tres carreteras federales principales y cuatro ferrocarriles que facilitan la conexión con todas las regiones del Estado de Paraná. El sistema ferroviario rodea totalmente a la ciudad, permitiendo el paso de la producción agrícola proveniente de la región destinada para exportación hacia el Puerto de Paranaguá. Además, el patio ferroviario de la Estación de Uvaranas, permite la consolidación de cargas proveniente de diversos puntos de la región. Esta ventajosa posición geográfica y la infraestructura disponible en el municipio favorecieron el comercio y la industria, y a partir de los años 90, se comenzaron a instalar grandes empresas nacionales del sector logístico. De este modo, en el municipio se localiza el mayor complejo de almacenamiento de granos de Brasil, que funciona como un puerto seco y tiene capacidad estática para 420 mil toneladas. Este centro recibe casi toda la producción de Paraná y gran parte de la producción de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y Paraguay. De aquí son transportados los granos para el Puerto de Paranaguá solo cuando ya está

---

<sup>1</sup> PNUD, 2000.

<sup>2</sup> PNUD, *Human Development Report*, 2007. El índice de educación del Índice de Desarrollo Humano (IDH) de Brasil es de 0,74.

<sup>3</sup> IPEA, 2000.

<sup>4</sup> PNUD, 2000.

programado el respectivo embarque. Gracias a estas ventajas competitivas, Ponta Grossa es sede del mayor distrito industrial del interior de Paraná, superado en el estado solo por los parques industriales de Curitiba y Pinhais (en la Región Metropolitana de Curitiba). Adicionalmente, el municipio tiene industrias químicas, metalúrgicas y de transformación de productos alimenticios que contribuyen a su amplio desarrollo.

## **B. La situación del municipio**

- 1.3 A pesar del gran aporte que las industrias transformadoras generan para la economía de Ponta Grossa, el sector solo genera el 30% del empleo a escala municipal, como consecuencia de su alto grado de mecanización. Por otra parte, a pesar de que el Producto Interno Bruto (PIB) *per capita* ha subido en forma estable desde el inicio de la agroindustrialización del municipio en la década de los 70, el ingreso familiar se ha reducido gradualmente, de ahí que Ponta Grossa tenga el mayor número de personas por debajo de la línea de pobreza del interior de Paraná y uno de los índices de desempleo más altos del Estado (15%). Sin embargo, la herencia de una buena infraestructura y red educativa le han permitido al municipio mantener una tasa de alfabetización alta para el estándar brasileño y para sus propias condiciones socio-económicas. La inadecuada distribución de la riqueza del municipio se refleja también en la ocupación del espacio urbano. Debido al alto costo de la tierra en el área central se produjo una segregación social, que resultó en la concentración de habitación precaria en las zonas alejadas del centro y en la periferia, con infraestructura deficiente y focos de violencia. Además, las mismas políticas públicas de habitación contribuyeron a esa fragmentación del tejido urbano, al escoger sitios alejados del centro de la ciudad para desarrollar los conjuntos habitacionales, lo que dejó a gran parte de los residentes en esas áreas con insuficientes servicios públicos, principalmente un deficiente servicio de transporte colectivo y limitada accesibilidad.
- 1.4 **Sector educativo:** En conformidad con la política sectorial de educación y el marco regulatorio del país, la *Prefeitura* Municipal de Ponta Grossa (PMPG) es responsable de la ejecución de programas y entrega de servicios de educación infantil (0 a 5 años) y educación fundamental (6 a 14 años). Tal como se ha mencionado anteriormente, Ponta Grossa cuenta con un sistema educativo bastante sólido y vale la pena resaltar los resultados positivos del municipio con respecto a la educación fundamental, la cual tiene una cobertura del 100% y además, según la clasificación de buena enseñanza del Ministerio de Educación, Ponta Grossa se ubica en el lugar 11 del estado y en el puesto 57 entre los 249 municipios con más de 100.000 habitantes de todo el país<sup>5</sup>. La red escolar municipal está conformada por 84 escuelas que atienden a 22.530 alumnos, sin embargo, un número importante de escuelas tiene instalaciones muy precarias o en mal estado, lo cual dificulta la enseñanza. Por lo tanto, el reto futuro del municipio es ampliar y mejorar las condiciones físicas de la red de

---

<sup>5</sup> Ministerio de Educación, 2005.

establecimientos de educación fundamental para así contribuir a mantener, o incluso, mejorar los buenos estándares educativos del municipio.

- 1.5 Con respecto a la educación infantil, la red municipal tiene 34 Centros Municipales de Educación Infantil (CMEI), en donde se atienden a 3.285 alumnos, lo cual corresponde al 20% de la demanda actual. Un 10% adicional de alumnos es atendido mediante las alianzas establecidas entre la Secretaría Municipal de Educación, con organizaciones comunitarias y filantrópicas<sup>6</sup>. Sin embargo, un reto importante para el municipio será la ampliación gradual de la red de equipamientos de educación infantil y ubicarlos especialmente en las áreas menos atendidas del municipio.
- 1.6 **Movilidad y transporte:** Ponta Grossa cuenta con 1.438 km de vías urbanas, de las cuales apenas un 39% tienen algún tipo de pavimentación, sea asfáltica o en poliedro o piedra irregular. La mayoría de las rutas que no están pavimentadas se ubican fuera del área central, en los barrios periféricos de menores ingresos. El Plan Director de Ponta Grossa (PDPG) de 2006<sup>7</sup>, establece la prioridad de promover un sistema vial y una red de transporte público que garantice accesibilidad satisfactoria a todas las regiones de la ciudad. La ley complementaria al PDPG, relativa al sistema vial básico, fija la meta de pavimentar todas las vías por las que circulen rutas regulares de autobuses.
- 1.7 La topografía de la ciudad es bastante accidentada, característica que moldeó la estructura vial, resultando en vías arteriales ubicadas sobre las divisorias de agua de las cuencas hidrográficas, tanto en el sentido Norte-Sur como Este-Oeste. Esta característica topográfica produjo un desarrollo de la red vial con conectividad limitada entre las distintas regiones, así como ausencia de conexiones viales entre barrios próximos. Esta situación repercute en la calidad del sistema de transporte, ya que por un lado, sobrecarga las pocas conexiones disponibles entre las distintas áreas de la ciudad, y por otro lado, alarga innecesariamente los recorridos de las rutas de transporte colectivo. Por otra parte, la concentración de actividades en el centro de la ciudad provoca que el 52% de los viajes se originen en los conjuntos habitacionales de las grandes urbanizaciones periféricas.
- 1.8 El sistema de transporte público está compuesto por cuatro terminales de integración, sus respectivas rutas alimentadoras y las líneas radiales que convergen en la Terminal Central. Además, existen servicios directos entre las terminales externas. El sistema es operado con casi 200 unidades de distintos tipos, y el sistema funciona integrado con tarifa única. Entre los principales problemas del sistema colectivo destaca la falta de pavimentación de las vías a lo largo del recorrido de las rutas, lo que aumenta los costos de operación y mantenimiento, y algunas veces en la interrupción temporal del servicio.

---

<sup>6</sup> Este tipo de cobertura no es inusual en Brasil dado que recientemente la educación infantil pasó a ser competencia municipal y todavía los municipios tienen dificultad para la contratación de personal adecuado para atender esta demanda debido a los límites de gasto establecidos por la Ley de Responsabilidad Fiscal, además de esto, los recursos transferidos del Gobierno Federal no cubren gastos de inversiones en obras.

<sup>7</sup> Actualizado mediante Ley Complementar No. 8663 de octubre de 2006, con el fin de cumplir con las disposiciones de la Ley del "Estatuto das Cidades".



- 1.9 Para efectos del presente programa, la definición de los tramos a pavimentar considera la jerarquía de las vías establecido en el Plan Director y priorizando las vías no pavimentadas por las que circulan los autobuses del sistema colectivo, en barrios periféricos de bajos ingresos. Estas intervenciones facilitarán el rápido acceso al centro tradicional de la ciudad, así como la conexión entre los barrios periféricos con las áreas productivas generadoras de empleo.
- 1.10 **Aspectos institucionales:** La PMPG posee una sólida capacidad institucional y desde hace varios años, implementa un proceso continuo de mejoramiento ([IDBDocs-Link](#)). Su estructura organizacional tiene una media de 17 servidores por 1.000 habitantes, que aunque parezca alta, resulta estar por debajo de la media de Brasil (25) y del estado de Paraná (23,2)<sup>8</sup>. En materia fiscal, en 2006 la PMPG recaudó R\$734,40 *per capita*, lo cual significó un aumento del 92% en los últimos cuatro años. Esta relativa eficiencia administrativa y fiscal se debe, en gran parte, al apoyo del Programa de Modernización de la Administración Tributaria (PMAT) financiado por el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), el cual inició su ejecución en 2002. Los principales resultados de este programa consistieron en: (i) el desarrollo de sistemas informáticos para la gestión fiscal y la atención al contribuyente; (ii) la consolidación del sistema de protocolo y gestión de documentos; y (iii) la modernización de los sistemas de contabilidad. Para continuar el apoyo a la PMPG, el Banco y el Ministerio de Hacienda están tramitando financiamiento del Programa Nacional de Apoyo Fiscal de los Municipios Brasileños (PNAFM) por un valor de US\$4,5 millones, el cual se espera aprobar a finales del 2007 y apoyará las siguientes áreas: (i) desarrollo tecnológico y de informática; (ii) organización y gestión administrativa; (iii) recursos humanos y capacitación; (iv) gestión tributaria y financiera; y (v) planificación y control interno.
- 1.11 Durante la preparación del presente programa, se identificaron algunas otras áreas que presentan potencial de fortalecimiento, las cuales permitirán mejorar los niveles de gestión municipal y complementar las acciones del PNAFM cuando entre en ejecución. Dichas áreas se concentran específicamente en aspectos como: (i) modernización tecnológica e informática; (ii) mejoramiento de la gestión administrativa; (iii) mejoramiento de la gestión tributaria; y (iv) fortalecimiento de las capacidades técnicas.

## C. Estrategia del país en el sector

- 1.12 El Plan Director de Ponta Grossa, el cual fue aprobado en octubre del 2006, establece como su objetivo principal el mejorar la calidad de vida de sus habitantes, para lo cual se establecen cinco áreas de gestión estratégica a saber: (i) conservación del medio ambiente; (ii) desarrollo socioeconómico; (iii) desarrollo espacial y habitacional; (iv) mejoramiento de la infraestructura urbana y optimización de equipamientos y servicios sociales; y (v) fortalecimiento

---

<sup>8</sup> Además, debe considerarse que 75% de los servidores están ubicados en las áreas de Educación (47%) y de Salud (38%), restando entonces así poco menos de 4 servidores por 1.000 habitantes para todas las demás áreas de actuación de la PMPG.

institucional. La actual administración de la PMPG, ha promovido una política urbana orientada por el Plan Director y ha identificado una serie de proyectos estratégicos para el desarrollo del municipio, especialmente aquellos que se enfocan a mejorar la infraestructura de servicios básicos y sociales. Dentro de esas prioridades se encuentran la mejora de las instalaciones y la calidad de la educación infantil y fundamental, las cuales serán apoyadas por la presente operación.

- 1.13 Adicionalmente, mediante el presente programa también se apoyarán inversiones en infraestructura vial que permitirán mejorar el acceso de los barrios más alejados de la ciudad, al mismo tiempo que permitirá la integración de esos barrios con el centro urbano de Ponta Grossa. La PMPG ha priorizado la implantación de una estructura vial más adecuada, y mediante la pavimentación de vías por las que transitan las rutas de autobuses, se pretende mejorar en forma sustancial el servicio de transporte público, permitiendo mejorar la movilidad de las poblaciones de menor ingreso y facilitando un acceso más rápido y confiable hacia la ciudad y los centros de empleo y de servicios públicos como salud, educación, etc.

#### **D. Estrategia del Banco y lecciones aprendidas en el sector**

- 1.14 El programa propuesto cumple con las condiciones, criterios de elegibilidad y sectores de inversión que se estipulan en el mecanismo crediticio de PROCIDADES<sup>9</sup>. El programa se construye sobre la experiencia del Banco en intervenciones urbanísticas multi-sectoriales tales como las realizadas en Paraná Urbano I (0917/OC-BR) y II (1405/OC-BR), así como el Programa de Transporte Urbano de Curitiba I (873/OC-BR). Estas lecciones incluyen, entre otras, la importancia de la participación de la comunidad para garantizar la sostenibilidad de las mejoras, la creatividad en la definición de soluciones técnicas sostenibles de bajo costo, que permitan garantizar rentabilidad económica de las intervenciones viales, y el disponer desde el inicio de la ejecución de los diseños y planos constructivos, con el fin de evitar atrasos y sobre-costos en la implementación.
- 1.15 El programa propuesto es consistente con la estrategia del Banco para Brasil, definida en el documento GN-2327-2. La estrategia del Banco está enfocada en cuatro áreas: (i) productividad e infraestructura; (ii) pobreza y equidad; (iii) condiciones de vida y eficiencia en las ciudades; y (iv) modernización del estado. El programa propuesto responde a tres de las áreas por cuanto contribuye a: (i) la competitividad del municipio al mejorar la infraestructura de transporte y facilitar el desplazamiento de sus habitantes a un costo menor; (ii) al mejoramiento de las condiciones sociales, mediante el componente de educación; y (iii) la modernización de la gestión pública, por medio del componente de fortalecimiento institucional.

---

<sup>9</sup> PROCIDADES (BR-L1043) es un mecanismo de crédito destinada al financiamiento de la gestión y obras de municipios en Brasil, aprobado por el Directorio del Banco el 11/10/2006.

## **E. Dimensionamiento del programa**

- 1.16 El dimensionamiento del programa y sus componentes responden a las demandas de servicios existentes dentro del municipio, considerando las prioridades identificadas por las autoridades municipales, con fundamento en el PDPG de 2006, y a los resultados de las evaluaciones y estudios preparatorios solicitados por el Banco.

## **II. EL PROGRAMA**

### **A. Objetivo**

- 2.1 El objetivo general del programa es mejorar la calidad de vida de la población del municipio de Ponta Grossa, mediante el financiamiento de inversiones en infraestructura básica y social que permitan aumentar la calidad y cobertura de los servicios para la población en general, así como financiar acciones para el mejoramiento de la gestión municipal. Los objetivos específicos incluyen: (i) consolidar la infraestructura de la educación fundamental y ampliar las instalaciones dedicadas a la educación infantil; (ii) mejorar las condiciones de movilidad en el transporte de pasajeros; y (iii) mejorar la eficiencia de la gestión administrativa de la municipalidad.

### **B. Descripción**

- 2.2 El programa incluye gastos de ingeniería, administración y concurrentes, así como tres componentes principales, que se describen a continuación:

#### **1. Estudios de ingeniería y gastos de administración (US\$0,4 millones)**

- 2.3 Este componente comprende: (i) los costos de los estudios técnicos, topografía, estudios de suelos y elaboración de proyectos necesarios durante la preparación y ejecución del programa; (ii) los gastos logísticos de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP), la supervisión, monitoreo y la medición de los indicadores para la evaluación de medio término y para el Marco Lógico. La auditoría externa será realizada por el Tribunal de Cuentas del Estado de Paraná, instancia que está debidamente acreditada por el Banco.

#### **2. Componente Educación (US\$6,3 millones)**

- 2.4 Este es un componente de obras múltiples que financiará inversiones en infraestructura y equipamientos educativos requerida por el Municipio de Ponta Grossa para consolidar la red de establecimientos de educación fundamental y ampliar las instalaciones usadas para la educación infantil. Dichas inversiones, complementan los planes del sector educativo existentes (incluida la priorización de mejoras físicas a establecimientos educativos) y han tenido en cuenta la capacidad institucional y financiera de la Secretaría Municipal de Educación para

que dicha instancia pueda asumir los costos recurrentes de los equipamientos a ser financiados, tales como personal, materiales y mantenimiento.

- 2.5 Específicamente, el componente financiará la construcción de instalaciones nuevas y enfatizará sus acciones en la reforma de estructuras existentes de escuelas de educación fundamental e infantil. Las obras podrán incluir mejoras en la ventilación interna de los locales, pintura de las salas, construcción y/o ampliación de áreas de servicio, como lavandería, cocinas y baños. Adicionalmente, se podrá financiar la ampliación de las áreas deportivas y recreativas, parques y arborización, así como centros de inclusión digital. Para establecer la elegibilidad de cada obra se realizó una evaluación detallada de los materiales adoptados en cada intervención y de sus precios unitarios, de modo de garantizar su calidad y durabilidad y la obtener costos mínimos.
- 2.6 Para facilitar el desarrollo del componente se identificó una muestra representativa conformada por 10 escuelas de educación fundamental (1 construcción nueva y 9 reformas) y 4 Centros Municipales de Educación Infantil (CMEI) (2 construcciones nuevas y 2 reformas) por un total de US\$3,2 millones. Dicha muestra beneficiará un total de 2.766 alumnos de educación fundamental y 591 de educación infantil. De acuerdo a los análisis de la muestra representativa, se espera que la totalidad de las obras del componente beneficien a un total de 10.420 alumnos de educación fundamental, los cuales corresponden al 46% de los alumnos de la enseñanza básica y a un total de 670 alumnos de educación infantil, que significará una ampliación de la red del área infantil en un 5%.

### **3. Componente Movilidad y Transporte (US\$7,6 millones)**

- 2.7 Este es un componente de obras múltiples que prevé la pavimentación de 35 km de vías urbanas residenciales, concentrándose en barrios periféricos de bajos ingresos. Se priorizarán las calles que forman parte de las rutas regulares del servicio de transporte público por autobús, en su mayoría, correspondiendo a los ramales que llevan hasta la parada terminal de la línea. En otros casos, la pavimentación, en conjunto con la ampliación o construcción de estructuras de drenaje menores, permitirán habilitar o mejorar la conectividad entre barrios próximos, que hoy se encuentran prácticamente aislados. Además de los criterios anteriores, la elegibilidad de las intervenciones fue determinada considerando indicadores de costo-eficiencia según la calidad del tipo de suelo de cada área residencial (§4.7).
- 2.8 Para las soluciones técnicas relativas al tipo de superficie a implantar, se considerarán tanto el pavimento asfáltico como el uso de poliedros de piedra. Las alternativas de material para la pavimentación tomarán en cuenta la demanda de tránsito, la función de la vía y su ubicación. Sin embargo, en el mercado local existe inestabilidad en el precio debido al monopolio en la explotación de la cantera local. Por ese motivo, en la mayoría de los casos se permitirá la licitación

con ambas opciones. La PMPG ya presentó los proyectos ejecutivos para la pavimentación de 10 km de vías, correspondiente a la muestra representativa.

#### **4. Componente Fortalecimiento Institucional (US\$0,5 millones)**

- 2.9 A pesar de los importantes logros obtenidos por la PMPG en su gestión durante los últimos años, el diagnóstico institucional identificó algunas áreas estratégicas que permitirían mejorar la eficiencia de su administración. De este modo, se financiarán cuatro sub-componentes: (i) tecnológica e informática; (ii) gestión administrativa; (iii) gestión tributaria; y (iv) administración de los recursos humanos.
- 2.10 Las acciones propuestas están orientadas a apoyar los esfuerzos que actualmente realiza la PMPG y complementar los que están previstos dentro del PNAFM, para racionalizar la estructura administrativa de la municipalidad, mejorar los procedimientos y los sistemas tributarios y fiscales y la gestión de los recursos humanos, modernizar las áreas de tecnología e informática y racionalizar la administración de las compras y adquisiciones, contabilidad, pagos y control interno.
- 2.11 Modernización tecnológica e informática. Las actividades a desarrollar serán las siguientes: (i) diseño y implementación de un Plan Director de Informática y estrategia para su actualización periódica; y (ii) adquisiciones de equipo informático (servidores, computadoras, software y licencias) conforme al Plan Director de Informática. Para realizar las actividades mencionadas, el programa financiará la contratación de consultores y adquisiciones de equipos de computación. **La contratación del Plan Director de Informática será condición previa para la licitación del Grupo 2 de obras de pavimentación.**
- 2.12 Mejoramiento de la gestión administrativa. Las actividades a desarrollar serán las siguientes: (i) rediseño de los procedimientos de compras e adquisiciones; (ii) elaboración de un Plan Anual de Compras; (iii) rediseño de la estructura organizacional; (iv) revisión y racionalización de rutinas y procedimientos (manuales) de las secretarías municipales, particularmente para el control interno; y (v) elaboración de normas para control de adquisiciones, registro, manutención y transferencias de bienes. En este caso el programa financiará la contratación de consultores que desarrollarán los planos, procedimiento y normas.
- 2.13 Mejoramiento de la gestión tributaria. Las actividades a desarrollar serán: (i) la elaboración de un plan de acción para la modernización del catastro inmobiliario; y (ii) la elaboración de un plan de actualización periódica de la planta genérica de valores para el impuesto territorial y de bienes inmuebles. El programa financiará la contratación de consultores requeridos para desarrollar estas actividades. **La contratación del Plan de Modernización del Catastro Inmobiliario y del Plan de Actualización de la Planta de Valores del Impuesto territorial (IPTU), serán condiciones previas para realizar la licitación del Grupo 3 de obras de pavimentación.**

- 2.14 Fortalecimiento de las capacidades técnicas. Las actividades a desarrollar son: (i) el desarrollo de un Plan Anual de Capacitación basado en estudio de demandas reales con las distintas áreas de la PMPG; y (ii) seguimiento y evaluación de la implementación del Plan de Capacitación. Para apoyar estas acciones, el programa financiará la contratación de consultores y servicios de capacitación. **La presentación ante el Banco del Plan Anual de Capacitación, será condición previa para la licitación del Grupo 2 de obras de pavimentación.**

## 5. Gastos concurrentes (US\$0,6 mil)

- 2.15 El programa tiene una previsión para posibles gastos por expropiaciones para adquirir el derecho de vía caso sea necesario en la pavimentación de vías urbanas.

## C. Costo y financiamiento

- 2.16 El costo total del programa propuesto es de US\$15 millones que se distribuyen según categoría de inversión y origen de los recursos conforme se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro 2.1: Costos del programa (US\$)**

	Categorías	BID	Local	Total
<b>1</b>	<b>Administración e Ingeniería</b>	<b>0</b>	<b>462.000</b>	<b>462.000</b>
1.1	Servicios de topografía y suelos		157.000	157.000
1.2	Sistema informatizado de gerenciamiento		120.000	120.000
1.3	Estudios y proyectos		185.000	185.000
<b>2</b>	<b>Costos directos</b>	<b>7.500.000</b>	<b>6.507.500</b>	<b>14.007.500</b>
<b>2.1</b>	<b>Educación</b>		<b>6.395.000</b>	<b>6.395.000</b>
<b>2.1.1</b>	<b>Establecimientos educativos</b>		<b>5.330.000</b>	<b>5.330.000</b>
2.1.1.1	Construcción de escuelas nuevas		615.000	615.000
2.1.1.2	Reforma de escuelas existentes		4.715.000	4.715.000
<b>2.1.2</b>	<b>CMEIS</b>		<b>1.065.000</b>	<b>1.065.000</b>
2.1.2.1	Construcción de CMEIS nuevos		775.000	775.000
2.1.2.2	Reforma de CMEIS existentes		290.000	290.000
<b>2.2</b>	<b>Movilidad y transporte</b>	<b>7.500.000</b>	<b>112.500</b>	<b>7.612.500</b>
<b>2.2.1</b>	<b>Pavimentación de vías urbanas</b>	<b>7.500.000</b>	<b>112.500</b>	<b>7.612.500</b>
<b>3</b>	<b>Fortalecimiento Institucional</b>	<b>0</b>	<b>524.500</b>	<b>524.500</b>
3.1	Consultorías gestión administrativa		105.000	105.000
3.2	Apoyo de sistemas de informática		157.000	157.000
3.3	Modernización catastro		210.000	210.000
3.4	Plan de capacitación		52.500	52.500
<b>4</b>	<b>Costos concurrentes</b>	<b>0</b>	<b>6.000</b>	<b>6.000</b>
	Expropiaciones		6.000	6.000
	<b>Total</b>	<b>7.500.000</b>	<b>7.500.000</b>	<b>15.000.000</b>
	%	50	50	100

- 2.17 **Condiciones financieras.** El Municipio de Ponta Grossa (MPG) ha solicitado al Banco el uso de la Facilidad en Moneda Local (FML). El presente programa, se concretaría a través de recursos de la Facilidad Unimonetaria en Dólares Norteamericanos del capital ordinario del Banco y estará sujeto al Marco

Operativo para la Concesión de Préstamos en Moneda Local (GN-2365-6). Con el fin de tener la posibilidad de minimizar el riesgo cambiario, el MPG tendría el derecho, bajo lo establecido en la FML, a la conversión de los desembolsos y saldos adeudados en Reales. De conformidad con el mecanismo establecido en PROCIDADES, de esta manera se atiende la necesidad que al respecto manifestó el MPG de desarrollar una estrategia de endeudamiento público con componentes crecientes de moneda local, con recursos de la Facilidad Unimonetaria del capital ordinario del Banco.

### III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

#### A. Prestatario, garante y organismo ejecutor

- 3.1 El prestatario será el Municipio de Ponta Grossa. La República Federativa de Brasil será el garante de la operación. El ejecutor será el MPG a través de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP).

#### B. Ejecución y administración

##### 1. Unidad Ejecutora del Programa

- 3.2 El período de ejecución del programa será de 3 años. La PMPG propone un esquema de ejecución compuesto por una Comisión Deliberativa y la UEP directamente vinculada al gabinete del *Prefeito*.
- 3.3 La UEP ejercerá la coordinación general del programa ([IDBDocs-Link](#)) y se apoyará en las seis secretarías municipales relacionadas directamente con la operación: (i) Secretaría de Planificación, (ii) Secretaría de Finanzas, (iii) Secretaría de Educación, (iv) Secretaría de Obras y Servicios Públicos; (v) Secretaría de Calificación Profesional; y (vi) Secretaría de Administración y Negocios Jurídicos. Como unidades de apoyo estarían la Comisión Permanente de Licitaciones (CPL), la Contraloría General del Municipio y la Procuraduría General del Municipio de la PMPG.
- 3.4 La UEP estará compuesta por funcionarios de la PMPG, incluyendo un gerente ejecutivo, responsable por la coordinación general del programa, tres técnicos, de tiempo completo: un especialista administrativo y dos ingenieros o arquitectos. La Comisión Deliberativa será un cuerpo colegiado de los seis secretarios involucrados directamente con el programa y presidido por el *Prefeito*. Su función es revisar y aprobar el Plan Anual de Inversiones y otros informes estratégicos de la presente operación. **La conformación oficial por decreto de la UEP y de la Comisión Deliberativa, serán condiciones previas al primer desembolso.**
- 3.5 La UEP también será responsable de coordinar y ejecutar las diferentes acciones e intervenciones del programa y actuará como único interlocutor de la PMPG ante el Banco, incluyendo las siguientes funciones: (i) planeamiento de las inversiones del programa y coordinación presupuestaria con las secretarías correspondientes;

- (ii) evaluación de los proyectos ejecutivos de las obras del programa; (iii) preparación y acompañamiento de los procesos de licitación de las obras, compras de bienes y servicios; (iv) coordinación y supervisión del plan de expropiaciones necesarias; (v) control y acompañamiento de la supervisión y fiscalización de obras; (vi) coordinación y supervisión de los aspectos ambientales; (vii) control de la contabilidad y archivos, presentación de solicitudes de desembolso y prestación de cuentas; (viii) control físico y financiero, y elaboración de los informes de avance físico y financiero del programa; (ix) atender y coordinar el cumplimiento de cláusulas contractuales establecidas en el contrato de préstamo; (x) monitoreo y evaluación de los resultados intermedios y de las metas e indicadores del Marco Lógico, (xi) desarrollar los sistemas gerenciales y contables necesarios para el acompañamiento físico e financiero; (xii) elaboración de los Planes Operativos Anuales (POA); (xiii) preparación de los términos de referencia para las contrataciones de firmas consultoras; (xiv) elaboración de toda la documentación técnica y administrativa pertinente a los procesos de licitación y contratación; y (xv) preparar otros informes requeridos por el Banco.
- 3.6 La CPL será la responsable de analizar y resolver las licitaciones de obras y contratación de bienes y servicios del programa.
- 3.7 La fiscalización y supervisión ingenieril de la ejecución de las obras y la elaboración de los respectivos informes sobre la calidad y avance físico de las mismas, será realizada por la Secretaría de Obras, que es el órgano encargado de supervisar las obras de la PMPG. La Secretaría de Obras también será responsable de velar por el cumplimiento de las especificaciones técnicas ambientales. Como apoyo a la UEP también se contará con la participación de la asesoría jurídica de la PMPG, que tendrá la responsabilidad de coordinar, gerenciar y ejecutar, directamente o con el apoyo de terceros, las acciones referentes a los aspectos jurídicos del programa. También se contará con el apoyo de la asesoría de control contable de la PMPG, que tendrá las siguientes funciones: (i) análisis de las prestaciones de cuentas de los recursos públicos transferidos a las entidades; (ii) seguimiento y cobro de las retenciones de las contribuciones sociales del Instituto Nacional del Seguro Social (INSS) en los servicios prestados al municipio por las empresas contratadas; (iii) análisis de los contratos que resulten de los procesos licitatorios; (iv) elaboración del presupuesto; y (v) realización de los pronunciamientos y diligencias relativas a la prestación de cuentas.
- 3.8 En vista de la centralización de funciones otorgada a la UEP y los mecanismos de coordinación establecidas para con las secretarías de la PMPG, y por haber sido debidamente establecido en este informe los criterios de elegibilidad para las obras múltiples incluidas en el programa, no se considera necesario contar con un Reglamento Operativo.



## **2. Aspectos ambientales**

- 3.9 Las especificaciones y consideraciones ambientales previstas en el programa están definidas en el Informe de Evaluación Ambiental (IEA)<sup>10</sup>, el cual fue preparado por la PMPG y aprobado por el Banco. En dicho documento se recopilan: (i) los criterios de elegibilidad ambiental, (ii) los impactos sociales y ambientales del programa; (iii) las indicaciones para el procesamiento del licenciamiento ambiental de obras; y (iv) los procedimientos para la elaboración de rutinas de monitoreo ambiental.
- 3.10 Con respecto a las inversiones del sistema vial y edificaciones financiados por el programa, se deberán obtener las Autorizaciones Ambientales (AA) correspondientes otorgadas por el Instituto Ambiental de Paraná (IAP). Para las obras de la muestra representativa del programa estas autorizaciones ya fueron procesadas en el IAP, órgano que deberá otorgar dichas autorizaciones en breve. Específicamente para la construcción de nuevas escuelas, la emisión de la licencia es de competencia exclusiva de la Secretaría de Municipal de Planificación, órgano encargado de otorgar las Licencias de Construcción.

## **C. Adquisición de bienes y servicios**

- 3.11 Las adquisiciones de obras, bienes y servicios relacionados y la contratación de servicios de consultoría estarán sujetas a las políticas y los procedimientos de licitación del Banco. Cuando el costo estimado del contrato de obras sea mayor o igual a US\$25 millones y el costo del contrato de bienes y servicios sean mayor o igual a US\$5 millones, dichas adquisiciones estarán sujetas a los procedimientos de licitación pública internacional. Los contratos de obras y los contratos de bienes cuyos costos estimados sean, respectivamente, igual o mayor a US\$500 mil e inferior a US\$25 millones, e igual o mayor a US\$100 mil e inferior a US\$5 millones, estarán sujetos a los procedimientos de licitación pública nacional. Los contratos de obras y los contratos de bienes cuyos costos estimados sean inferiores a US\$500 mil y US\$100 mil, respectivamente, estarán sujetos a procedimientos de comparación de precios. Todos los contratos de consultoría por un monto equivalente a US\$200 mil o más estarán sujetos a publicidad internacional, en el caso de contratos de consultoría por un monto inferior a US\$1 millón, la lista corta puede estar compuesta exclusivamente por consultores nacionales. Las contrataciones de obras, bienes y servicios se harán conforme al Plan de Adquisiciones presentado en el Anexo II.
- 3.12 De acuerdo a lo dispuesto en el documento del mecanismo crediticio de PROCIDADES, la supervisión de este programa será flexibilizada, teniendo en cuenta los resultados del Análisis de Riesgo realizado (§4.11), cuyos resultados lo califican de riesgo moderado. Por tratarse de un ejecutor sin experiencia previa con el Banco, la revisión de las adquisiciones y contrataciones de obras, de bienes, servicios, y consultorías se harán en la modalidad *ex-ante* para todas las

---

<sup>10</sup> Por sus siglas en portugués, *Relatório de Avaliação Ambiental*. ([IDBDocs-Link](#)).

contrataciones a realizar durante el primer año de ejecución del contrato, contabilizado a partir de la declaratoria de elegibilidad por parte del Banco. También se aplicará la revisión *ex-ante* a la primera tramitación de desembolso, con el fin de que el Banco pueda orientar y asegurar la capacidad de la PMPG en este tipo de procedimientos. Después de estas primeras contrataciones y desembolsos, el Banco podrá adoptar una modalidad de revisión *ex post* para el resto de la ejecución del programa.

#### **D. Reconocimiento de gastos**

- 3.13 La PMPG ha incurrido en gastos durante la preparación del programa en la ejecución de algunas obras elegibles que forman parte del aporte de contrapartida. La PMPG ha solicitado al Banco que se reconozca como contrapartida local del programa gastos ocurridos luego de la aprobación de la solicitud de préstamo por parte de COFIE<sup>11</sup>, y hasta la aprobación de la operación, hasta un monto máximo de US\$5,1 millones correspondientes a obras del Componente de Educación. Los procedimientos de contratación de las mencionadas obras estuvieron de acuerdo con lo establecido en la legislación local. Además de demostrar el cumplimiento de los criterios de elegibilidad del programa (§2.4) y de las políticas de adquisiciones del Banco, únicamente podrán ser reconocidos aquellos gastos que cuenten con la documentación de contratación, notas fiscales correspondientes u otros documentos que comprueben las erogaciones realizadas específicamente en esas obras.

#### **E. Período de ejecución y calendario de desembolsos**

- 3.14 El siguiente cuadro presenta el cronograma de desembolsos previsto para el programa durante sus 3 años de ejecución. El plazo de ejecución es relativamente corto debido a que un 80% del aporte local ya habría sido invertido al realizar el primer desembolso, y al hecho de que el Componente de Transporte será ejecutado en su totalidad en solo tres licitaciones (ver Anexo II Plan de Adquisiciones).

**Cuadro 3.1: Cronograma de desembolsos (US\$ millones)**

<b>Fuente de Financiamiento</b>	<b>Año 1 (2008)</b>	<b>Año 2 (2009)</b>	<b>Año 3 (2010)</b>	<b>TOTAL</b>
<b>BID</b>	2,25	3,75	1,50	7,50
<b>LOCAL</b>	6,0	1,00	0,50	7,50
<b>TOTAL</b>	8,25	4,75	2,00	15,00
<b>%</b>	55,0%	31,7%	13,3%	100%

<sup>11</sup> La aprobación de la carta-consulta fue otorgada mediante Recomendación No. 891 de la COFIE, del 4 de setiembre de 2006. El reconocimiento se solicita a partir de esa fecha. La política del Banco establece que los gastos son reconocidos a partir de la entrada de la operación al *Pipeline*, que corresponde a la fecha de la aprobación del *Abstract* de proyecto. Esta operación entró al *Pipeline* el 27 de febrero de 2007.

## **F. Mantenimiento de las obras**

- 3.15 El prestatario se compromete a tomar las medidas necesarias para que los bienes y las obras construidas con este programa, sean mantenidas de acuerdo a las normas técnicas generalmente aceptadas y a presentar al Banco anualmente y hasta tres años después del último desembolso del financiamiento, en el primer trimestre de cada año, un informe anual de mantenimiento. Si el Banco comprueba en los informes recibidos o en visitas de inspección que el mantenimiento no es el adecuado, el prestatario deberá tomar las medidas necesarias para corregir las deficiencias encontradas.

## **G. Fondo rotatorio y auditoría externa**

- 3.16 Con el fin de proveer recursos en carácter de anticipo para la realización de las actividades financiadas con recursos del Banco, se creará un Fondo Rotatorio limitado al 10% del monto del préstamo del Banco. El ejecutor será responsable de la presentación al Banco del informe semestral sobre el Fondo Rotatorio dentro de los 60 días calendario del cierre de cada semestre.
- 3.17 Durante la ejecución, la UEP presentará anualmente los estados financieros auditados del programa. La auditoria externa será efectuada por el Tribunal de Cuentas del Estado de Paraná<sup>12</sup>. Los estados financieros auditados anuales del programa serán presentados a los 180 días<sup>13</sup> posteriores a la finalización del año fiscal y los informes de auditoria de cierre del programa, serán presentados dentro de los 180 días posteriores al último desembolso.

## **H. Seguimiento a la ejecución**

- 3.18 El seguimiento de la ejecución del programa se llevará a cabo por la Representación del Banco en Brasil. Para este fin, la UEP presentará al Banco, como parte del informe inicial, la versión final del POA para el primer año de ejecución y un cronograma detallado de ejecución del programa. Además, la UEP presentará al Banco informes anuales de avance de la ejecución, a más tardar 90 días después del cierre del año, en los cuales reflejará el cumplimiento de los indicadores de producto del Marco Lógico y de los POA.

## **I. Sistema de seguimiento y evaluación**

- 3.19 Para garantizar un efectivo monitoreo de las acciones a lo largo de la ejecución, la UEP implementará un sistema gerencial y de control financiero-contable que sea compatible con los sistemas del Banco y que además permita dar seguimiento a los indicadores de la presente operación. Los indicadores para este sistema se basan en el Marco Lógico (Anexo I) e incluyen: (i) el seguimiento del avance

---

<sup>12</sup> El Tribunal de Cuentas de Paraná es uno de los tres órganos contralores certificados por el Banco para realizar auditorias en Brasil.

<sup>13</sup> Se solicita excepción a la Política del Banco para ampliar el plazo de 120 para 180 días por solicitud expresa del Tribunal de Cuentas de Paraná, debido al alto número de operaciones en ejecución y por aprobar en ese estado, ya que el Tribunal no dispone con recursos humanos suficientes para atender todas las auditorías en la misma fecha límite.

físico y del cumplimiento de metas anuales del programa y de los componentes específicos; (ii) la evaluación de los resultados de estas acciones y proyectos; y (iii) la eficiencia y efectividad del programa. El sistema gerencial deberá tener características y capacidad acordados con el Banco, de modo que permita migrar información al sistema de información general de PROCIDADES ha ser implementado por el Banco para gerenciamiento de los proyectos y programas que se financiaran dentro de dicho mecanismo crediticio. **Será condición previa para el primer desembolso del programa la implantación del sistema gerencial y de control financiero-contable.**

#### **J. Revisiones de medio término y final**

- 3.20 La UEP preparará y enviará al Banco un informe de evaluación de medio término, a los 90 días contados a partir de la fecha en que se haya desembolsado el 50% de los recursos del préstamo o cuando hayan transcurrido 18 meses de ejecución, lo que ocurra primero. También preparará y enviará al Banco un informe de evaluación final que servirá de insumo para el Informe de Terminación del Proyecto (*Project Completion Report- IPC*), a los 90 días contados a partir de la fecha en que se haya desembolsado el 90% de los recursos del préstamo. Estos informes incluirán: (i) los resultados de la ejecución financiera por componente; (ii) el cumplimiento de metas de los productos y resultados y avances de los impactos esperados, de acuerdo a los indicadores establecidos en el Marco Lógico (Anexo I); (iii) el grado de cumplimiento de los requisitos y especificaciones ambientales de obras, según lo establecido en el *Relatório de Avaliação Ambiental* (RAA) y las licencias respectivas; (iv) el grado de cumplimiento de las tareas de operación y mantenimiento de las obras concluidas; (v) una síntesis de impactos socio-ambientales más relevantes; (vi) el grado de cumplimiento de los compromisos contractuales; y (vii) una síntesis de los resultados de todas las auditorías realizadas durante la ejecución del programa. Una vez hayan sido aceptados por el Banco, estos dos informes de evaluación serán puestos a disposición del público a través de la página *web* de la PMPG. Dichas evaluaciones serán llevadas a cabo por firmas consultoras, las cuales serán contratadas por la UEP y financiadas con recursos del préstamo.

### **IV. VIABILIDAD Y RIESGOS**

#### **A. Viabilidad técnica**

- 4.1 Las obras a ser financiadas por el programa se consideran de baja complejidad desde el punto de vista de ingeniería y no presentan dificultad especial de tipo técnico, ni en su construcción, su operación o su mantenimiento. Se utilizarán tecnologías constructivas de uso convencional en las obras de edificaciones escolares y de infraestructura vial.

- 4.2 Una muestra de proyectos correspondientes a US\$8,8 millones, equivalentes al 58,7% del valor total de las inversiones del programa<sup>14</sup>, fue preparada y analizada. Se comprobó que los proyectos fueron preparados de acuerdo con las normas y principios de la ingeniería generalmente aceptados y corresponden a alternativas técnicamente viables y ampliamente probadas en condiciones similares en el país. Estos proyectos fueron revisados desde perspectivas técnicas, financieras, ambientales y consideradas viables en cuanto a su sostenibilidad por especialistas calificados. También se cuenta con los presupuestos detallados y respaldados apropiadamente. Los proyectos que conforman el primer grupo de obras (aquellos que conforman la muestra de los diferentes componentes y que serán ejecutados en el primer año de ejecución), cuentan con proyectos ejecutivos finales, listos para licitar.
- 4.3 El equipo de proyecto comprobó que la PMPG realiza el mantenimiento de la infraestructura en forma adecuada, el cual se refleja en el buen estado de su red vial y de los equipamientos escolares bajo su responsabilidad. Dada la importancia que posee el mantenimiento de las obras a realizar para asegurar la obtención de los beneficios esperados, el prestatario se comprometerá a conservar todas las obras y equipamientos del programa, mantenimiento que será hecho de acuerdo con normas técnicas generalmente aceptadas. Asimismo, se comprometerá a presentar al Banco, a partir del segundo año de ejecución y hasta tres años después del último desembolso de los recursos del financiamiento, un informe anual de mantenimiento de las obras realizadas y equipos adquiridos (¶3.15).

## **B. Viabilidad socioeconómica**

- 4.4 Por la naturaleza social de las intervenciones de la presente operación, el análisis realizado se fundamentó en criterios de costo-eficiencia para ambos componentes.
- 4.5 **Componente Educación.** Los costos considerados para la evaluación fueron costos de inversión, valorados a precios de eficiencia y comparados con indicadores de control desarrollados para el Programa Paraná Urbano II (1405/OC-BR) financiado por el Banco, y ahora estandarizados por PARANACIDADE<sup>15</sup>. En el Cuadro 4.1 se presenta el costo por alumno de las obras nuevas y las reformas en la infraestructura de educación básica y educación infantil consideradas en la muestra representativa. Cabe notar que el costo por alumno de las reformas es relativamente bajo dado que, en su gran mayoría, las obras en infraestructura y reformas son menores y traen beneficios a un amplio número de alumnos. En el caso de la educación infantil, el costo es más alto, dado que se estará ampliando la cobertura actual en un 4%. Todos los resultados de este

---

<sup>14</sup> Esta muestra incluyó un 70,5% del valor total del componente de educación y un 29,5% del valor total del componente de movilidad y transporte.

<sup>15</sup> PARANACIDADE es una persona jurídica de derecho privado creada por el Estado de Paraná para promover acciones destinadas al desarrollo urbano, regional e institucional de los municipios paranaenses y administrar el *Fundo Estadual de Desenvolvimento Urbano*, creado en 1988.

análisis de costo eficiencia están dentro de los parámetros de intervenciones similares en el estado y el resto del país.

**Cuadro 4.1: Indicadores de costo-eficiencia económica-Componente Educación**

Intervención	Monto Inversión (US\$ mil)	Número de beneficiarios directos	Costo por usuario (estimado US\$)
Escuela de educación básica nueva	381	265	1.438
Reforma de escuelas de educación básica	1.717	2.501	686
CMEI nuevos	890	290	3.072
Reforma de CMEIs	254	301	845

- 4.6 **Componente Movilidad y Transporte.** El tipo de vías a ser mejoradas con el presente programa es de gran importancia para mejorar la accesibilidad de los habitantes de los barrios beneficiados, pero por su ubicación periférica, se caracterizan por una baja demanda de tránsito que no permite aplicar los criterios tradicionales de evaluación económica, ya que los beneficios directos por costos de operación y reducción de tiempo son bajos y no existe metodología para contabilizar los beneficios sociales para los pobladores de estos barrios carentes. Por ese motivo, la elegibilidad de las vías también será establecida utilizando y adaptando criterios de costo-eficiencia desarrollados para el Programa Paraná Urbano II (1405/OC-BR) y mediante otros criterios desarrollados por PARANACIDADE, los cuales permiten considerar el número de familias beneficiadas con este tipo de intervenciones, aproximado mediante el número de lotes ocupados en el área de influencia directa que se favorecerán con la pavimentación.
- 4.7 Los cuatro criterios de elegibilidad que deberán cumplir las vías urbanas sujetas a pavimentación con recursos del presente programa son: (i) **ubicación:** las vías deberán situarse en áreas periféricas de bajos ingresos; (ii) **costo-eficiencia de la obra:** el costo total de la obra (en R\$ de 2007) por número de lotes ocupados adyacentes a la vía a ser pavimentada no deberá exceder los indicadores límite establecidos en el Cuadro 4.2, según el tipo de pavimento y la calidad del suelo; (iii) **índice físico:** refleja el número de familias beneficiadas por intervención en función del área total a pavimentar (m<sup>2</sup>) por el número de lotes ocupados adyacentes a la vía, valor que deberá ser inferior a los indicadores límite establecidos en el Cuadro 4.2 para cada tipo de pavimento; y (iv) **servicio del transporte colectivo:** el número de servicios prestados del transporte público deberá ser como mínimo de 10 servicios por día hábil.
- 4.8 Con base en los resultados obtenidos con la aplicación de estos criterios de elegibilidad a las intervenciones de la muestra representativa del componente, se estableció la necesidad de considerar factores de ajuste en función de la calidad de

soporte y grado de expansión de los suelos existentes en cada barrio. En el Cuadro 4.2 se presentan los valores límite para los criterios de elegibilidad, costo-eficiencia e índice físico. Ambos indicadores dependen del tipo de pavimento y el índice de costo-eficiencia también depende de la calidad de los suelos donde tendrá lugar la pavimentación.

- 4.9 Adicionalmente, en el caso de que el conjunto de vías a ser pavimentado corresponda a la conexión entre barrios que ahora se encuentran aislados, es normal que la ocupación de lotes sea más baja que la establecida en el Cuadro 4.2, debido a las condiciones topográficas típicas de un cauce hídrico. Por ese motivo, es necesario ajustar el criterio de lotes ocupados, que en este caso particular considerará todos los lotes que serán atendidos por el servicio de transporte colectivo en un radio de 300 metros para cada lado de las vías del barrio servidas por las líneas de autobús que usarán esa nueva conexión. Los demás parámetros de los criterios de elegibilidad se mantienen igual. Considerando que el área de influencia de una conexión entre barrios podría ser mayor, en forma alternativa, la PMPG puede presentar un estudio de factibilidad económica tradicional demostrando que la rentabilidad de la inversión, medida por la Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) es igual o superior al 12%.

**Cuadro 4.2: Indicadores de costo-eficiencia económica - Componente Movilidad**

Tipo de Suelo			Tipo de Pavimento	Índice Costo-Eficiencia <sup>1,2</sup>	Índice Físico <sup>2,3</sup>
CBR	Índice de Expansión	Extensión con suelo deficiente			
> 5	≤ 2	67%	Asfáltico	R\$5.180/ lote ocupado	95 m <sup>2</sup> / lote ocupado
			Poliedro de piedra	R\$4.960/ lote ocupado	135 m <sup>2</sup> / lote ocupado
< 5	> 2	33% - 67%	Asfáltico	R\$5.957/ lote ocupado	95 m <sup>2</sup> / lote ocupado
			Poliedro de piedra	R\$5.704/ lote ocupado	135 m <sup>2</sup> / lote ocupado
< 5	> 2	> 67%	Asfáltico	R\$6.734/ lote ocupado	95 m <sup>2</sup> / lote ocupado
			Poliedro de piedra	R\$6.448/ lote ocupado	135 m <sup>2</sup> / lote ocupado

<sup>1</sup> Precios a Enero de 2007, representan el Valor Presente Neto incluyendo inversión más costo de mantenimiento.

<sup>2</sup> Los lotes ocupados se contabilizan en una faja de 100 m (una cuadra) para cada lado de la calle que cuenta con servicio de autobús.

<sup>3</sup> En el caso de conexión entre barrios los lotes ocupados pueden ser contabilizados en una faja de 300 m.

## C. Viabilidad institucional

- 4.10 Durante la preparación del programa se realizaron una serie de estudios y evaluaciones para determinar la capacidad institucional de la PMPG, incluyendo las siguientes: (i) un diagnóstico institucional de la PMPG, (ii) una análisis de los riesgos operacionales utilizando la nueva herramienta PRAT (por sus siglas en Inglés: *Project Risk Assessment Tool*) y (iii) una evaluación de la capacidad de

ejecución de la PMPG utilizando la metodología SECI (Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional).

- 4.11 El diagnóstico institucional de la PMPG (ver ¶1.10), describe una municipalidad que posee un nivel elevado de gestión administrativa, fiscal, financiera y técnica, fruto de buenas administraciones, sistemas de planificación e inversiones adecuadas durante los diez últimos años. Sin embargo, algunas áreas presentan ciertas debilidades o requieren de actualización, las cuales serán apoyadas por el componente de fortalecimiento institucional. Con respecto al análisis con la herramienta PRAT se determinó que la PMPG presenta un riesgo fiduciario moderado (18,35%) ([IDBDocs-Link](#)). Los principales factores de riesgo identificados fueron: (i) un posible cambio de administración debido a las elecciones municipales de 2008; y (ii) la falta de experiencia del municipio en ejecución directa de programas financiados por organismos internacionales. En cuanto a la evaluación llevada a cabo con la metodología SECI, se elaboró una Matriz de Resultados que resalta un nivel de desarrollo satisfactorio en las capacidades de programación y organización, ejecución y de control, propiciando un ambiente global de bajo de riesgo.
- 4.12 Los análisis realizados sugirieron la creación de una UEP con un área de actuación circunscrita a la presente operación. Esta ha sido creada con vinculación directa al gabinete del *Prefeito*, con total autonomía operacional y un equipo pequeño multidisciplinario altamente calificado de dedicación exclusiva y subordinado a un coordinador general. Considerando la inexperiencia del municipio en la ejecución de programas de financiamiento internacional, se estableció la necesidad de contratar sistema de gerenciamiento y monitoreo (¶3.19), que facilitará las tareas de programación y seguimiento de las obras y acciones, contabilidad y finanzas, aspectos legales y elaboración de informes financieros del programa, rendición de cuentas, y otros informes de seguimiento.

#### **D. Viabilidad financiera**

- 4.13 Con el propósito de evaluar la capacidad financiera de la PMPG para ejecutar el programa, así como para establecer su capacidad de repago del crédito, se analizó la evolución histórica y proyectada de las finanzas de la PMPG ([IDBDocs-Link](#)).

##### **1. Análisis financiero histórico**

- 4.14 El Cuadro 4.3 presenta un resumen comparativo de los límites establecidos por las disposiciones legales vigentes, en particular, el artículo 19 de la Ley de Responsabilidad Fiscal (LRF) N°. 101/00 y el artículo N°. 7 de la Resolución del Senado Federal (RSF) N°. 43/01, con respecto a los índices calculados a partir de los balances financieros de la PMPG de 2004 a 2006. La comparación indica que legalmente la PMPG viene cumpliendo los límites establecidos por la LRF y otra legislación conexas que regula el endeudamiento de los municipios y, en consecuencia, está en condiciones legales de contratar un préstamo externo.



**Cuadro 4.3: Límites fijados por la Ley de Responsabilidad Fiscal**

Límite y norma legal	Límite Legal	Límite calculado 2004	Límite calculado 2005	Límite calculado 2006
Gastos con personal sobre Ingreso Líquido Corriente (ILC)	60,00%	49,42%	43,90%	50,38%
Monto de las operaciones realizadas sobre el ILC	16,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Monto de las amortizaciones y otras obligaciones sobre el ILC	11,50%	3,73%	4,83%	4,71%
Monto de la Deuda Consolidada Líquida sobre el ILC	1,20 veces	0,55 veces	0,48 veces	0,54 veces

- 4.15 Como se muestra en el Cuadro 4.4, para el período de 2001 a 2006, los ingresos corrientes, a precios de 2006, presentaron un crecimiento medio anual de 0,57% en términos reales. En el mismo período los gastos corrientes decrecieron, a precios de 2006, una media anual de 2,20% y los ingresos tributarios decrecieron en media un 0,30%. La tendencia de los ingresos tributarios, en el periodo de 2001 a 2004, fue de una disminución en términos reales 15,40%, pero de 2004 a 2006 se revertió la tendencia y los ingresos presentaron un crecimiento de 14,60%. Estos resultados indican una tendencia de generación de superávit. En otras palabras, significa que la PMPG está generando ahorros que permiten financiar nuevas inversiones.
- 4.16 Los datos de dicho cuadro evidencian que la PMPG continua manteniendo el crecimiento de los ingresos tributarios, al mismo tiempo en que ha venido aplicando medidas para mantener el crecimiento de los gastos corrientes a una tasa inferior a la de los ingresos. En el Componente de Fortalecimiento Institucional se incluyen algunas actividades orientadas a reforzar la gestión tributaria (§2.13) que permitan dar sostenibilidad a la tendencia reciente. También puede observarse en el cuadro que, en el período de 2001 a 2006, la PMPG presentó resultado primario negativo en 2002 y 2003, y positivo en los demás años.

**Cuadro 4.4: Resumen de los ingresos y gastos de la PMPG 2001-2006**  
(R\$ miles constantes-precios del 2006)

Descripción	Año					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Ingresos corrientes	223.082,74	191.908,61	192.113,67	203.984,86	213.270,72	221.004,91
2. Gastos corrientes	205.389,94	178.717,37	171.524,63	174.011,63	174.957,71	181.762,59
3. Ahorro corriente (1 - 2)	17.692,80	13.191,24	20.589,04	29.973,23	38.313,01	39.242,32
4. Gastos de capital	6.273,47	17.057,08	20.950,21	27.916,19	23.447,35	32.688,42
5. Servicio de la deuda	9.616,92	8.507,23	8.797,73	6.710,40	9.666,30	9.717,74
6. Superávit/Déficit (3 - 4 - 5)	1.802,41	(12.373,07)	(9138,90)	(4.653,36)	5.199,36	(3.163,84)
7. Ingresos de capital	1.296,21	1.050,03	261,22	1.936,08	4.834,92	5.051,73
8. Operaciones de crédito	0	2.952,19	1.463,39	6.018,49	5.705,15	1.481,32
9. Superávit/Déficit (6 + 7 + 8)	3.098,62	(8.370,85)	7.434,29	3.301,21	15.739,44	3.369,21
10. Ingreso presupuestario	224.378,95	195.910,83	193.838,28	211.939,43	223.810,79	227.537,96
11. Aplicaciones financieras	(1.209,35)	(357,26)	(864,75)	(732,10)	(2.301,74)	(2.557,18)
12. Operaciones de crédito	(0)	(2.952,19)	(1.463,39)	(6.018,49)	(5.705,15)	(1.481,32)
13. Alienación de bienes	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(181,94)
14. Ingreso líquido (10-11-12-13)	223.169,60	192.601,38	191.510,14	205.188,84	215.803,90	223.317,52
15. Gasto presupuestarios	221.280,33	204.281,68	201.272,56	208.638,22	208.071,36	224.168,75
16. Intereses y comisiones de deuda	(2.024,54)	(1.091,90)	(854,44)	(392,16)	(1.708,41)	(1.749,35)
17. Amortizaciones	(7.592,38)	(7.415,33)	(7.943,29)	(6.318,24)	(7.957,89)	(7.968,39)
18. Gastos líquidos (15-16-17)	211.663,40	195.774,45	192.474,84	201.927,82	198.405,06	214.451,01
19. Resultado Primario (14-18)	11.506,20	(3.173,07)	(964,70)	3.261,02	17.398,85	8.866,51

## 2. Proyección financiera

- 4.17 En el Cuadro 4.5 se presentan las proyecciones financieras de la PMPG para el período 2007-2016, las cuales se fundamentan en la ejecución del presupuesto de los años de 2001 a 2006 y en la evolución esperada de varios parámetros en el período de las proyecciones<sup>16</sup>. Como se muestra en dicho cuadro, la PMPG presenta capacidad de aportar los recursos de contrapartida y cumplir con las obligaciones financieras resultantes del préstamo, y aún así, presentará un superávit significativo y un resultado primario positivo en todos los años estudiados. También se concluye que los recursos propios de la PMPG garantizan la sostenibilidad del programa sin que sea afectada la calidad de los servicios públicos que la PMPG presta a los habitantes de Ponta Grossa.

<sup>16</sup> En el análisis fue considerado el presupuesto real del año 2007, sin embargo considera una reducción de 10% en el valor previsto en la Ley del Presupuesto Anual (LPA), debido al hecho de que la ejecución del presupuesto anual ha sido entre 9% a 12% inferior a los valores previstos en la LPA. Los supuestos básicos para realizar las proyecciones incluyen: (i) entre 2008 y 2009 los valores fueron calculados considerando las previsiones de las metas fiscales de la PMPG aprobadas en 2006; (ii) entre 2010 y 2016, fue considerado en el cálculo de los ingresos, una tasa de crecimiento de -5,0% anual para los impuestos, ingreso patrimonial, ingreso de servicios, las transferencias de la unión y del Estado, otros ingresos corrientes e operaciones de crédito interno; (iii) fue considerado el inicio del proyecto en enero de 2008 y los valores de la contrapartida del PMPG, equivalentes al *pari passu* de 50-50; (iv) el nivel de las inversiones de la PMPG, que en el período de 2001 a 2006 en media fue del 9% de los gastos presupuestarios, será elevado para 16%, sin considerar las inversiones del programa; y (v) el nivel de gasto de personal, incluyendo activos y pensionados, será el mismo del período 2001 a 2006, de 5% al año.

**Cuadro 4.5: Resumen de las proyecciones de ingresos y gastos PMPG 2007-2016 (en miles de R\$)**

Descripción	Año									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1. Ingresos corrientes	245.810	263.770	276.700	290.540	305.060	320.580	336.890	354.030	372.060	390.980
2. Gastos corrientes	199.920	201.150	210.050	220.550	231.580	243.160	255.310	268.080	281.480	295.560
3. Ahorro corriente (1-2)	45.890	62.620	66.650	69.990	73.480	77.420	81.580	85.950	90.580	95.420
4. Gastos de capital	62.460	65.150	65.960	54.920	51.480	49.560	52.040	54.640	57.380	60.240
4.1.1. Programa PPGT/BID	0	5.700	8.560	9.960	4.280	0	0	0	0	0
- Financiamiento BID	0	2.850	4.280	4.980	2.140	0	0	0	0	0
- Contrapartida PMPG	0	2.850	4.280	4.980	2.140	0	0	0	0	0
4.1.2. Otras inversiones	62.460	59.450	57.400	44.960	47.200	49.560	52.040	54.640	57.380	60.240
5. Servicio de la deuda	23.300	24.710	27.550	29.180	30.850	33.120	34.660	36.280	37.990	39.770
5.1 – Intereses/comisiones	11.650	12.360	13.350	14.270	15.190	15.980	16.700	17.460	18.260	19.090
5.2 - Amortización principal	11.650	12.350	14.200	14.910	15.660	17.140	17.960	18.820	19.730	20.680
6. Superávit/Déficit (3-4-5)	(39.870)	(27.240)	(26.860)	(14.110)	(8.850)	(5.260)	(5.120)	(4.970)	(4.790)	(4.590)
7. Ingresos de capital	3.520	3.700	3.500	3.680	3.860	4.050	4.250	4.470	4.690	4.920
8. Operaciones de crédito	42.350	44.410	44.430	47.140	46.410	46.480	48.800	51.240	53.800	56.500
8.1. Operac. crédito interno	42.350	41.560	40.150	42.160	44.270	46.480	48.800	51.240	53.800	56.500
8.2. Operac. crédito externo	0	2.850	4.280	4.980	2.140	0	0	0	0	0
9. Superávit/Déficit (6+7+8)	6.000	20.870	21.070	36.710	41.420	45.270	47.930	50.740	53.700	56.830
<b>10. Ingreso presupuestario</b>	<b>291.680</b>	<b>311.880</b>	<b>324.630</b>	<b>341.350</b>	<b>355.330</b>	<b>371.110</b>	<b>389.950</b>	<b>409.750</b>	<b>430.550</b>	<b>452.410</b>
11. Aplicaciones financieras	(810)	(900)	(1.050)	(1.100)	(1.160)	(1.220)	(1.280)	(1.340)	(1.410)	(1.480)
12. Operaciones de crédito	(42.350)	(44.410)	(44.430)	(47.140)	(46.410)	(46.480)	(48.800)	(51.240)	(53.800)	(56.500)
13. Alienación de bienes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. Ing. líquida (10-11-12-13)	248.520	266.570	279.150	293.110	307.760	323.410	339.870	357.170	375.340	394.430
<b>15. Gasto presupuestario</b>	<b>285.680</b>	<b>291.010</b>	<b>303.560</b>	<b>304.640</b>	<b>313.910</b>	<b>325.850</b>	<b>342.020</b>	<b>359.010</b>	<b>376.850</b>	<b>395.580</b>
16. Intereses e comisiones	(11.650)	(12.360)	(13.350)	(14.270)	(15.190)	(15.980)	(16.700)	(17.460)	(18.260)	(19.090)
17. Amortizaciones	(11.650)	(12.350)	(14.200)	(14.910)	(15.660)	(17.140)	(17.960)	(18.820)	(19.730)	(20.680)
18. Gasto líquida (15-16-17)	262.380	266.300	276.010	275.460	283.060	292.730	307.360	322.730	338.860	355.810
<b>19. Resultado Primario</b>	<b>(13.860)</b>	<b>270</b>	<b>3.140</b>	<b>17.650</b>	<b>24.700</b>	<b>30.680</b>	<b>32.510</b>	<b>34.440</b>	<b>36.480</b>	<b>38.640</b>

## E. Impacto ambiental

4.18 La presente operación ha sido clasificada como categoría "B"<sup>17</sup>. Los impactos fueron evaluados en el IEA del programa, que también definió las medidas de mitigación y compensación de impactos y de control ambiental, capaces de asegurar los beneficios esperados del Programa. El IEA fue colocado a disposición del público en el sitio de Internet de la PMPG<sup>18</sup>. A pesar de los impactos positivos proporcionados por la mejoría en la calidad de vida y ambiental de Ponta Grossa, la implantación de las obras del programa también producirá impactos negativos de corto plazo y de pequeña magnitud, relativos a las alteraciones en el medio físico y socio-económico, principalmente durante la etapa de ejecución de las obras de infraestructura. Pueden, por tanto, ser

<sup>17</sup> (IDBDocs-Link policy) (IDBDocs-Link form)

<sup>18</sup> La consulta pública sobre el IEA fue realizada el día 14 de agosto de 2007 en la Cámara Municipal. Ver: <http://pg.pr.gov.br/pd-raa>

generados básicamente los siguientes impactos: (i) alteración en el tránsito de las calles durante la ejecución de las obras; (ii) generación de ruido, polvo y contaminación del aire en las áreas vecinas de las obras; y (iii) interferencias y incomodidad en las actividades cotidianas de los moradores en las áreas vecinas y área de influencia de las obras. Las medidas de mitigación de los impactos ambientales previstos en el IEA son: (i) control ambiental durante la ejecución de las obras; (ii) salud y seguridad laboral de los trabajadores; (iii) comunicación social; y (iv) recuperación de las áreas degradadas (zona de obras, áreas de préstamo, áreas de disposición de residuos, etc.). El análisis de las informaciones técnicas presentadas en el IEA permite concluir que el programa promueve una rigurosa combinación de las condiciones técnicas con bajo costo social y ambiental, tanto por la baja intensidad de los impactos, como por la facilidad de implantación y de medidas de mitigación de impactos.

#### **F. Beneficios y beneficiarios**

- 4.19 La ejecución del programa generará importantes beneficios sociales y económicos al Municipio de Ponta Grossa, que se traducirán en una mejor calidad de vida para sus habitantes. Los resultados específicos de la presente operación por componente son: **a) Componente Educación:** (i) la construcción o reforma de escuelas de educación fundamental que atenderán a 10.420 alumnos de la red, lo cual corresponde al 46% de los alumnos de educación básica; y (ii) la construcción o reforma y equipamiento de CMEI que atenderán a 591 alumnos de la red de educación infantil, permitiendo así ampliar la red municipal de atendimento en un 4%; **b) Componente Movilidad y Transporte:** (i) disminución de los costos y tiempos de transporte, beneficiando directamente a los pasajeros del sistema de transporte colectivo proveniente de los barrios periféricos de bajos ingresos; (ii) más seguridad en el transporte de personas; y (iii) mejora la conexión entre los barrios periféricos la integración permitiendo su integración. La mejor movilidad y accesibilidad en el sistema de transporte contribuyen para la eficiencia de la ciudad como local para actividades económicas, aumenta el acceso de los habitantes más carentes a los centros de trabajo y a los servicios públicos y sociales, y **c) Componente Fortalecimiento Institucional:** (i) gestión pública más eficiente; (ii) servidores públicos mejor capacitados; y (iii) ciudadano más satisfecho con los servicios públicos municipales.

#### **G. Clasificación PTI/SEQ**

- 4.20 Esta operación califica como un proyecto orientado a la reducción de la pobreza (PTI) y clasifica como un proyecto que promueve la equidad social (SEQ), ya que el programa trae beneficios para las poblaciones de menores ingresos, a través de mejor acceso a los servicios de educación fundamental e infantil que ofrece el municipio y a través de las mejoras en la movilidad del servicio de transporte público en los barrios de bajos ingresos.

## H. Riesgos

- 4.21 El análisis realizado con la nueva herramienta PRAT concluye que el proyecto es de riesgo moderado (18,35%) ([IDBDocs-Link](#)). Los principales factores de riesgo identificados son<sup>19</sup>: (i) la falta de experiencia del municipio en ejecución directa de programas financiados por organismos internacionales; y (ii) un posible cambio de administración debido a las elecciones municipales de 2008.
- 4.22 Al evaluar la magnitud del riesgo debido a la falta de experiencia en operaciones como el presente programa, debe considerarse que la PMPG ha ejecutado múltiples obras similares mediante los programas financiados por PARANACIDADE, tanto con recursos del Banco como con recursos del Fondo de Desarrollo Urbano proveniente del Estado de Paraná. En todo caso, para mitigar este riesgo y con el fin de que el Banco pueda orientar y asegurar la capacidad de la PMPG en este tipo de procedimientos, se acordó que todas las adquisiciones y contrataciones de obras, de bienes y servicios, y de consultorías a realizar durante el primer año de ejecución del contrato; así como de la primera tramitación de desembolso, serán realizadas con revisión *ex-ante* por parte del Banco (§3.12). Esta previsión permitirá facilitar el proceso de aprendizaje y aplicación de las políticas del Banco. Asimismo, para contribuir a disminuir dicho riesgo, la UEP contará con un sistema de gerenciamiento y control adecuado que facilite el seguimiento y monitoreo de las actividades del programa de acuerdo con los requerimientos del Banco y cuya implantación se acordó como requisito para el primer desembolso (§3.19).
- 4.23 Con relación al riesgo asociado al posible cambio de administración como resultado de las elecciones municipales del 2008, se considera que este puede ser mitigado mediante una mayor participación de la sociedad civil en la administración de la ciudad. Por ese motivo, además de las audiencias públicas ya realizadas durante la preparación de la operación, el equipo de proyecto solicitó a la PMPG realizar una mayor difusión del programa, con el fin de despertar aún más interés de los ciudadanos, y así generar un mayor sentido de pertenencia por parte de la comunidad, especialmente entre los beneficiarios directos del programa.

---

<sup>19</sup> Inicialmente fue identificado como riesgo la eventual insuficiencia del proceso de consultas públicas, sin embargo las consultas fueron efectuadas posteriormente a la realización del taller de evaluación de riesgo (§4.18).

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

**BRASIL**

**Programa de Mejoramiento de la Infraestructura Urbana del Municipio de Ponta Grossa  
(BR-L1104)**

**MARCO LÓGICO**

<b>RESUMEN NARRATIVO</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>MEDIOS DE VERIFICACION</b>	<b>SUPUESTOS</b>
<b>FIN</b> Mejorar la calidad de vida de la población del municipio de Ponta Grossa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Índice de Oferta de Servicios Públicos (IOSP). Al final del programa el IOSP de Ponta Grossa aumenta un 10%, alcanzando 0,44 (Línea de base es 0,40 (PARANACIDADE, 2005)).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Clasificación anual de los municipios del Estado de Paraná elaborado por PARANACIDADE.</li> <li>Informe de Evaluación Final del Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los factores del IOSP que no se relacionan con el programa continúan evolucionando positivamente.</li> </ul>
<b>PROPÓSITO</b> Aumentar la calidad y cobertura de servicios públicos.			

RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
Consolidar la red de establecimientos de educación fundamental y ampliar aquella de educación infantil.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de alumnos de educación básica beneficiados con las mejoras a la infraestructura escolar. Al final del programa el número de alumnos beneficiados es 10.420 (Línea de base es 0).</li> <li>Ampliación de la cobertura de educación infantil. Al final del programa, hay 591 nuevos cupos (Línea de base es 3.285 alumnos atendidos en 2007).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de Evaluación Final del Programa.</li> <li>Estadísticas de matrículas en Centros Municipales de Educación Infantil (CMEI), Secretaría de Educación.</li> <li>Informe de Evaluación Final del Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La Secretaría Municipal de Educación mantiene su política de tener un máximo de 35 alumnos por aula de educación básica y mantiene o mejora el rango de 15 alumnos por profesor calificado.</li> </ul>
Mejorar las condiciones de movilidad en el transporte de pasajeros.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de 5% en el tiempo de viaje de los autobuses de las rutas que circulan en los tramos pavimentados, al final del programa (Línea de base es 40 minutos).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estudio de vehículo flotante en los corredores intervenidos en el programa.</li> <li>Informes de Evaluación Anual del Programa.</li> </ul>	
Mejorar la gestión administrativa de la PMPG.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de 23% en el tiempo medio de los procesos de licitación. Al final del programa, la duración del proceso se reduce en 15 días (línea de base es 65 días, promedio 2007).</li> <li>Reducción de 5% en la cantidad media de procesos de licitación por año de la <i>Prefeitura</i>. Al final del programa la cantidad de licitaciones se reduce en 42 procesos por año (línea de base es 840 procesos, promedio de los últimos años-datos del 2004 al 2007).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe Final de Evaluación del Programa.</li> <li>Informe de la Secretaría Municipal de Finanzas.</li> </ul>	

RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
<b>PRODUCTOS</b>			
<b>Componente de Educación</b>	<p>Al final de Año 1, las obras concluidas de las siguientes inversiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por lo menos 1 escuela nueva construida y funcionando.</li> <li>• Por lo menos 25 escuelas reformadas y/o ampliadas y funcionando.</li> <li>• Por lo menos 2 Centros Municipales de Educación Infantil (CMEI) construidos y funcionando.</li> <li>• Por lo menos 3 CMEIs reformados y/o ampliados y funcionando.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> <li>• Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> <li>• Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> <li>• Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se mantiene la voluntad política de la PMPG de continuar con el programa.</li> </ul>
<b>Componente de Movilidad y Transporte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las obras de pavimentación de 9,6km de calles urbanas concluidas al final del Año 1.</li> <li>• Las obras de pavimentación de 12,7km de calles urbanas concluidas al final del Año 2.</li> <li>• Las obras de pavimentación de 12,7km de calles urbanas concluidas al final del Año 3.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> <li>• Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> <li>• Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> </ul>	
<b>Componente de Fortalecimiento Institucional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Plan Director de Informática fue contratado y ejecutado al final Año 1.</li> <li>• Los nuevos equipos de cómputo fueron adquiridos al final del Año 1.</li> <li>• Las consultorías para revisar y racionalizar los procesos y procedimientos de la PMPG están concluidas al final del Año 1 y los nuevos procesos están implementados al final del Año 3.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> <li>• Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> <li>• Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> </ul>	



RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Plan de acción para la modernización del catastro inmobiliario y el Plan de actualización de la planta genérica de valores del impuesto territorial y bienes inmuebles concluidos al final del Año 2.</li> <li>El Plan Anual de Capacitación elaborado en el Año 1 e implementado al final del Año 2.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> <li>Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> </ul>	
<b>ACTIVIDADES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ver Cuadro de Costos del programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informes de Avance y Ejecución del Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La tasa de cambio del dólar no sea inferior a R\$1,90.</li> </ul>