

BRASIL

APOYO A LA PREPARACIÓN DEL PROGRAMA PILOTO DE CONSERVACIÓN VIAL POR RESULTADOS DEL ESTADO DE CEARÁ

(BR-T1122)

PLAN DE OPERACIONES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rodolfo Huici (INE/TSP), Jefe de Equipo; Vera Vicentini, Natalia Sanz (INE/TSP); Dalve Soria Alves (CBR/TSP), Rodrigo Beraldo Moreira Pinto (LEG/SGO) y Giovanna Mahfouz (INE/TSP).

ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	2
II.	DESCRIPCIÓN	4
	A. Objetivo y Actividades	4
III.	COSTO Y FINANCIAMIENTO	6
IV.	EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN	6
	A. Organismo ejecutor.....	6
	B. Adquisiciones	6
	C. Período de ejecución.....	7
V.	MONITOREO Y EVALUACIÓN	7
VI.	BENEFICIOS Y RIESGOS	7
VII.	ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL	7
VIII.	RECOMENDACIÓN	8
IX.	APROBACIÓN	8

ANEXOS

ANEXO I	Presupuesto detallado
ANEXO II	Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRONICOS

TÉRMINOS DE REFERENCIA

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1928766>

DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS

Los datos básicos socioeconómicos, incluyendo información sobre deuda pública, se encuentran disponibles en la siguiente dirección:

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

http://www.iadb.org/countries/home.cfm?id_country=BR&Language=Spanish

SIGLAS Y ABREVIATURAS

CT	Cooperación Técnica
DER	<i>Departamento de Edificações e Rodovias</i>
EC	Estado de Ceará
GEC	Gobernación del Estado de Ceará
InfraFondo	Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura
SIGMA	Sistema de Gestión del Mantenimiento

PLAN DE OPERACIONES

APOYO A LA PREPARACIÓN DEL PROGRAMA PILOTO DE CONSERVACIÓN VIAL POR RESULTADOS DEL ESTADO DE CEARÁ (BR-T1122)

RESUMEN EJECUTIVO

Beneficiario:	<i>Departamento de Edificações e Rodovias (DER).</i>		
Equipo de Proyecto:	Rodolfo Huici (INE/TSP), Jefe de Equipo; Vera Vicentini, Natalia Sanz (INE/TSP); Dalve Soria Alves (CBR/TSP), Rodrigo Beraldo Moreira Pinto (LEG/SGO) y Giovanna Mahfouz (INE/TSP).		
Agencia Ejecutora:	<i>Departamento de Edificações e Rodovias.</i>		
Beneficiarios directos	Los principales beneficiarios asociados a la presente Cooperación Técnica (CT) serán los usuarios de las carreteras estaduais al contar con redes en mejores condiciones gracias a un modelo moderno y sostenible de gestión y mantenimiento, que permitirá reducir los costos de transporte y mejorar la competitividad regional		
Financiamiento:	Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura - InfraFondo	US\$400.000	
	Local (DER)	<u>US\$80.000</u>	
	Total	US\$480.000	
Objetivo:	El objetivo principal es desarrollar los estudios, procedimientos e instrumentos de un sistema de conservación vial por resultados o niveles de servicio, que el DER pretende aplicar de manera piloto en una extensión de aproximadamente 500 km de los principales corredores de la red vial estadual, mediante contratos plurianuales		
Plazos:	Período de ejecución:	10 meses	
	Período de desembolso:	12 meses	
Condiciones contractuales especiales:	El primer desembolso de la CT quedará sujeto a la designación, por parte del DER, del Coordinador del Proyecto (§4.1).		
Excepciones a las políticas del Banco:	Ninguna		
Revisión social y ambiental:	El ESR revisó, el 16 de octubre de 2008, el Perfil de la operación y confirmó su clasificación en la Categoría “C” (§7.1).		
Coordinación con otros donantes:	No corresponde		

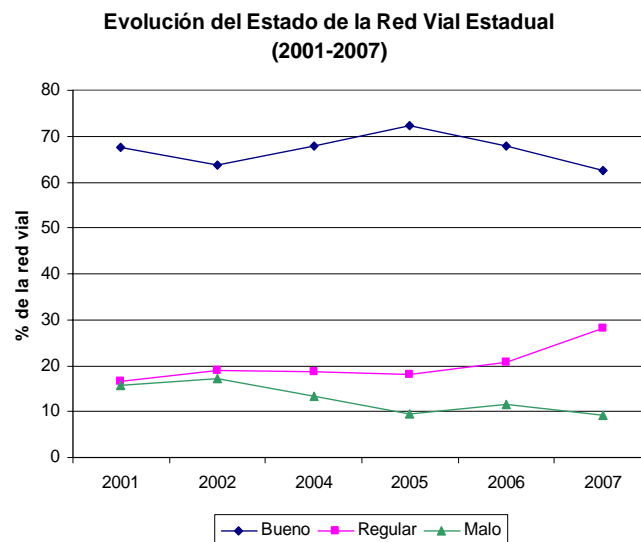
I. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

1.1 **El Estado de Ceará (EC).** Se ubica en la región noreste de Brasil, bordeado por el océano atlántico; posee una región costera de gran belleza natural donde se desarrolla una importante actividad turística. Ceará cuenta con 8,2 millones de habitantes y presenta una distribución espacial marcada por una significativa concentración poblacional en las áreas urbanas (76%), siendo la Región Metropolitana de Fortaleza (RMF), con cerca de 3,4 millones de habitantes, la principal de ellas. Con un PIB estadual, en 2007, de US\$25 mil millones, Ceará representa el 1,5% del PIB nacional, es la 3° economía de la región noreste y ocupa la 12° posición entre los veintisiete estados brasileños.

1.2 **La red vial estadual (RVE).** La red vial de Ceará tiene 51.712 km de longitud, de los cuales el 5% son vías federales, el 21% son estaduais y el 74% municipales. Desde el inicio de la década de 80, el EC viene pavimentando los principales corredores viales estaduais, buscando consolidar los más importantes ejes de desarrollo y sus áreas de influencia; el 54% de la red estadual está pavimentada. El desarrollo de la RVE, así como su mantenimiento y operación, están a cargo del *Departamento de Edificações e Rodovias* (DER), autarquia con autonomía administrativa, operacional, financiera, patrimonial y jurídica, vinculada a la Secretaria de Infraestructura del Estado.

	Pavimentados (km)		Sin pavimentar (km)		Total (km)	
Federal	2.152	26%	349	1%	2.501	5%
Estadual	5.768	70%	4.890	11%	10.658	21%
Municipal	373	4%	38.180	88%	38.553	74%
TOTAL	8.293	100%	43.419	100%	51.712	100%
TOTAL	16%		84%		100%	

1.3 **Gestión del mantenimiento de la RVE.** La red estadual pavimentada se encuentra en un 63% en buenas condiciones, un 28% en estado regular, y sólo un 9% en malas condiciones. La buena conservación de la red vial estadual se debe principalmente a la política de mantenimiento adoptada por el DER que se basa en dos elementos fundamentales: (a) el Sistema de Gestión del Mantenimiento (SIGMA), implementado en 2001 con el apoyo financiero del Programa Ceará II (1019/OC-BR), que responde por la gerencia y planeamiento de las actividades de conservación rutinaria y periódica;



Fuente: Informe general del DER, 2007.

y (b) el trabajo de campo a cargo de la Coordinadora (gerencia) de Ingeniería y de los diez distritos operacionales del DER, responsables por los servicios de conservación de las vías estatales. Estas buenas prácticas han facilitado un aumento en los recursos que invierte el DER en la operación y el mantenimiento de la red estatal, los cuales pasaron de R\$10,5 millones en 2003 a R\$60,7 millones en 2006, promediando un crecimiento anual de 10,1%. Los recursos necesarios para atender el mantenimiento de la red vial estatal serían del orden de R\$110 millones anuales.

- 1.4 A fin de atender las necesidades crecientes de mantenimiento de la red vial estatal, la presente cooperación técnica estudiará la factibilidad de implementar un sistema de contratación de la gestión y el mantenimiento de redes viales por estándares. Este es un sistema ideado para aumentar la eficiencia de las operaciones de mantenimiento de carreteras. Este tipo de contratación debería asegurar que el estado físico de las carreteras objeto del contrato sea el adecuado para atender las necesidades de los usuarios durante el período de vigencia del mismo, que normalmente es de varios años. Este tipo de contrato a su vez amplía considerablemente la función que cabe al sector privado, desde la simple ejecución de obras hasta la gestión y conservación de los activos constituidos por las redes viales.
- 1.5 En los contratos tradicionales de obras de mantenimiento, el contratista es responsable de la ejecución de obras que normalmente son determinadas por el contratante, y se le paga sobre la base de los precios unitarios de los diferentes componentes de las obras, es decir, conforme a un contrato basado en los “insumos” requeridos para dichas obras. Con este enfoque el contratista busca maximizar el número de obras, sin necesariamente priorizar el nivel de servicio, que queda a cargo de la entidad contratante. Los contratos de mantenimiento vial por estándares atan los pagos no a insumos u obras físicas, sino al nivel de calidad del servicio, claramente establecido a priori e incluido en el contrato. En ese sentido, el contratista se vuelve responsable por el diseño y la ejecución de las actividades que él considere necesarias para cumplir con los niveles de servicio especificados bajo el contrato.
- 1.6 **Participación del Banco en el sector.** La alianza estratégica entre el DER y el BID, ha sido una pieza fundamental para el desarrollo de estas prácticas de conservación y mantenimiento y el aumento de la inversión. El Primer Programa Vial financiado por el BID – Ceará I (587/OC-BR) rehabilitó 1.900 km de vías (36% adicional a lo originalmente planeado), aumentando la proporción de vías estatales en buen estado de 16% a 64%, y reduciendo las vías en estado regular de 43% a 26%, y aquellas en mal estado de 41% a 10%. Asimismo se condujeron varias actividades de capacitación en el DER y se desarrollaron prácticas para facilitar la extensión del mantenimiento rutinario a lo largo de la red. El Programa Ceará II (1019/OC BR) pavimentó y/o rehabilitó cerca de 2.100 km de vías estatales, lográndose importantes avances en materia institucional, incluyendo la implementación del SIGMA. Ambos programas culminaron satisfactoriamente. Actualmente, el Banco está tramitando el Programa Vial del Estado de Ceará, Etapa III (BR-L1181), cuya presentación al Directorio está prevista para 2010 y que tiene como objetivo principal garantizar que el EC pueda dar continuidad a sus inversiones en pavimentación, rehabilitación y conservación de las vías

estaduales, así como ampliar su capacidad de gestión vial a través del fortalecimiento del DER.

II. DESCRIPCIÓN

A. Objetivo y Actividades

- 2.1 El objetivo principal de la presente Cooperación Técnica es desarrollar los estudios, procedimientos e instrumentos de un sistema de conservación por resultado o niveles de servicio, que el DER pretende aplicar de manera experimental en una extensión de cerca de 500 km de los principales corredores de la red vial estadual, mediante contratos plurianuales. Con base en los resultados que se alcancen a través del proyecto piloto, y realizando los ajustes que se consideren necesarios, el DER podría extender el modelo propuesto de modo de ir consolidando un sistema moderno y sostenible de gestión de la conservación del resto de la red vial estadual, evitando el deterioro prematuro del patrimonio vial en general, y al mismo tiempo, asegurando un nivel de servicio adecuado a los usuarios, a un costo razonable. El modelo de mantenimiento por estándares que se pretende desarrollar en esta experiencia piloto será parte de la estrategia de conservación de la malla vial estadual que el BR-L1181 Programa Vial del Estado de Ceará – Etapa III, a ser presentado al Directorio del Banco en 2010, financiará.
- 2.2 La CT propuesta financiará las siguientes actividades:
- 2.3 **Estudio técnico-económico y preparación de contratos plurianuales para la gestión y mantenimiento vial por estándares.** Sobre la base de la información suministrada por el DER, incluyendo el listado de tramos de la RVE con sus correspondientes conteos de tránsito y la propuesta inicial de agrupamiento de tramos en base a criterios funcionales de red, se realizarán las siguientes tareas:
 - (i) Proceder al levantamiento completo del estado actual de 600 km de estos tramos empleando tecnología de auscultación mecanizada adecuada como así también métodos de inspección visual, a fin de: (a) realizar una identificación de los tramos con referenciación kilométrica e identificación de puntos notables; (b) medir la rugosidad y deflectometría, estado de pavimentos, de obras civiles y estructuras, de los sistemas de drenaje, inventario de la señalización horizontal y vertical, etc.; y (c) obtener datos de tránsito y composición vehicular.
 - (ii) Definir los niveles de servicio que sean adecuados para cada uno de los tramos seleccionados, tanto los iniciales como los resultantes de la inspección del contratista, durante el período de duración del contrato. Este análisis se hará sobre la base de: (a) información relevada para la red identificada anteriormente; (b) un análisis del uso típico y de las necesidades de cada uno de los tramos, incluyendo consultas formales e informales a usuarios y comunidades locales; (c) la determinación de la interrelación existente entre las necesidades de los usuarios y los costos implícitos de obtener dichos niveles de

servicio; (d) el nivel de recursos disponibles; y (e) las proyecciones de demanda.

- (iii) Con base a las actividades técnicas asociadas a los contratos plurianuales, establecer las condiciones técnicas y financieras exigibles a las potenciales empresas participantes en las licitaciones. El objetivo de esta actividad es: (a) identificar los participantes potenciales en las licitaciones; (b) identificar las fortalezas y debilidades de los posibles contratistas, definiendo las medidas de mitigación que serían necesarias para minimizar riesgos; y (c) identificar medidas para incentivar la concurrencia a las licitaciones.
 - (iv) Agrupar los tramos en redes o mallas viales; estas redes determinarán la longitud cubierta por cada contrato, y, por ende, el número de contratos que deben licitarse. La agrupación de tramos en redes debería hacerse con el objetivo de maximizar la eficiencia de los contratistas, evitando una dispersión geográfica excesiva. Debe considerarse tanto la escala técnica de las labores, como la escala económica del contrato.
 - (v) Preparar una estimación del precio de cada uno de los contratos de Conservación Vial por Resultados a licitar, sobre la base de la información recolectada en las tareas anteriores. Esta tarea implica definir los trabajos que el contratista tendrá que ejecutar para cumplir con los niveles de servicio establecidos en el contrato y realizar un costeo de las mismas sobre la base de precios recientes de mercado.
 - (vi) Elaborar un modelo de plan de negocios típico para esta actividad, reflejando los resultados esperados por los potenciales postores (*shadow contract*).
 - (vii) Efectuar la evaluación económica de los proyectos de gestión y Conservación Vial por Resultados, para cada grupo de tramos a ser utilizado como piloto bajo el marco del Programa, utilizando el modelo HDM-4 u otra metodología a detallar en su propuesta técnica; y
 - (viii) Preparar los documentos de licitación, incluyendo los indicadores de nivel de servicio requerido, penalidades por incumplimiento, y especificaciones técnicas y ambientales para ejecución de las actividades de mantenimiento; y apoyar al DER durante el proceso mediante: (a) la realización de 2 talleres de difusión con los contratistas locales sobre la nueva modalidad de mantenimiento y asistencia técnica para evaluación de propuestas; y (b) preparación de los materiales a presentar en los talleres.
- 2.4 **Supervisión del estudio y sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación.** Esta actividad financiará la supervisión del estudio, así como el diseño del sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación de los contratos de servicios de conservación por resultados; podrá incluir estudios complementarios.
- 2.5 **Auditoría financiera.** Dentro de este punto se prevén fondos para la auditoría financiera de aplicación de los recursos de la CT.

III. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 3.1 El costo de la CT será de US\$480.000, de los cuales US\$400.000 serían financiados por el Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura - InfraFondo y los US\$80.000 restantes serán aportados por el DER en especie (espacio de oficina; apoyo técnico; transporte; telecomunicación, etc.). La presente cooperación técnica cumple con las condiciones de elegibilidad establecidas en el documento de creación del InfraFondo. No existen otros fondos disponibles en tiempo y forma para la preparación de esta operación.

Cuadro de costo y financiamiento (US\$)			
Actividad	Infrafondo	Contraparte Local	Total
Estudio técnico-económico y preparación de contratos para mantenimiento vial por estándares	360.000	70.000	430.000
Supervisión, sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación; estudios complementarios	35.000	10.000	45.000
Auditoría financiera	5.000	0	5.000
Total	400.000	80.000	480.000

IV. EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN

A. Organismo ejecutor

- 4.1 El organismo ejecutor de la CT será el DER, autarquía dotada de personería jurídica de derecho público, con autonomía administrativa, operacional, financiera, patrimonial y jurídica, vinculada a la *Secretaria de Estado da Infraestrutura*. El DER deberá nombrar un Coordinador de Proyecto asignado específicamente para la ejecución de esta operación (condición especial de ejecución, previa al primer desembolso).
- 4.2 El DER administrará la cooperación técnica propuesta, será responsable de sus registros contables y financieros y tendrá la responsabilidad última del archivo de la documentación de las transacciones efectuadas.

B. Adquisiciones

- 4.3 La contratación de los servicios de consultoría referentes al “Estudio técnico-económico y preparación de contratos de largo plazo para la gestión y mantenimiento vial por estándares” y a los estudios adicionales relacionados a conservación vial, conforme fuera descrito en los ítems 2.3 y 2.4 respectivamente de la presente CT, será realizada por la “*Comissão Central de Concorrências*”, organismo vinculado a la Procuraduría General del Estado, que concentra la responsabilidad de realizar todas las adquisiciones del EC, y que tiene una Comisión Especial de Licitación para realizar las adquisiciones y contrataciones financiadas por la banca multilateral. El DER

participa de las comisiones de licitación de los proyectos viales a su cargo¹. La contratación de los servicios de consultoría y de adquisición de bienes se realizará de conformidad con las Políticas del Banco GN-2349-7 y GN-2350-7, aprobadas en julio de 2006, de acuerdo con el Anexo I – Plan de Adquisiciones. Los términos de referencia de los estudios y los contratos de consultoría deberán ser enviados para la no-objeción previa del Banco.

C. Período de ejecución

- 4.4 El período de ejecución será de 10 meses y los desembolsos se realizarán en un período de 12 meses.

V. MONITOREO Y EVALUACIÓN

- 5.1 La CT, de relativa sencillez en su desarrollo y ejecución, no requiere de un sistema de monitoreo y evaluación. La responsabilidad por su supervisión técnica y desembolsos residirá en TSP/CBR, con el apoyo de INE/TSP. Los informes previstos serán aquellos establecidos en los TdR de las consultorías a contratar; no se prevé la necesidad de informes adicionales. Los resultados de esta CT podrán ser evaluados con la puesta en marcha del plan piloto de contratación de servicios de conservación vial por resultados.

VI. BENEFICIOS Y RIESGOS

- 6.1 **Beneficios.** Mediante la CT se procura probar la conveniencia de adoptar un sistema de conservación por nivel de servicios. Con base en los resultados obtenidos, se evaluará la posibilidad de extender el modelo propuesto al resto de la red vial, con el objetivo de ir consolidando un sistema moderno, estable y sostenible de gestión y mantenimiento. Esto a su vez permitirá reducir los costos de transporte y mejorar la competitividad regional, favoreciendo directamente a los diversos sectores productivos y exportadores del Estado.
- 6.2 **Riesgos.** Los principales riesgos de la presente operación incluyen: (i) posibles retrasos en los estudios, por la dificultad de recolectar la información necesaria para llevarlos a cabo; y (ii) la posibilidad de que los productos de las consultorías no sean implementados.

VII. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 7.1 La presente Cooperación Técnica no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la elaboración de estudios. Sin embargo, dichos estudios tomarán en consideración los beneficios previstos y los posibles impactos negativos asociados con la ejecución de las actividades de mantenimiento, lo que permitirá la oportuna formula-

¹ El Anexo II, Plan de Adquisiciones, describe las atribuciones legales de estas comisiones.

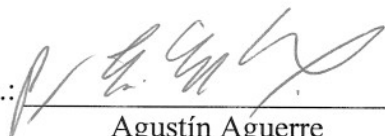
ción de las medidas mitigadoras de ser necesarias y su correspondiente inclusión en las bases de licitación. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, el ESR revisó el Perfil (correo del 16 de octubre de 2008) y confirmó la clasificación de esta operación en Categoría "C".

VIII. RECOMENDACIÓN

- 8.1 Rodolfo Huici, Jefe de Proyecto (INE/TSP) recomienda la aprobación de esta operación y el uso de los recursos del InfraFondo hasta por un total de US\$400.000.

IX. APROBACIÓN

Aprobado.:



Agustín Aguerre

División Transporte (INE/TSP)

Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente

FECHA:

13/4/09

BRASIL

APOYO A LA PREPARACIÓN DEL PROGRAMA PILOTO DE CONSERVACIÓN VIAL POR RESULTADOS DEL ESTADO DE CEARÁ

BR-T1122

CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta cooperación técnica fue aprobada para financiamiento por el Fondo de Preparación de Proyectos de Infraestructura – (IFN), de conformidad con el Perfil de Cooperación Técnica aprobado el 11 de marzo de 2009, y el correo de elegibilidad de Gerhard Lair, Coordinador del InfraFondo, del 25 de marzo de 2009, certificando la elegibilidad del proyecto. Igualmente, certifico que existen recursos disponibles en el Fondo de Preparación de Proyectos de Infraestructura – (IFN), hasta la suma de US\$400.000 para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de once (11) meses calendario contados a partir de la fecha de firma de esta certificación. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares americanos. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de este Plan de Operaciones. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

SR/ Peto Solis pc
Marguerite S. Berger, Jefe
VPC/GCM
Unidad de Gestión de
Donaciones y Cofinanciamiento

10/April/2009
Fecha

APOYO A LA PREPARACIÓN DEL PROGRAMA PILOTO DE CONSERVACIÓN VIAL POR RESULTADOS DEL ESTADO DE CEARÁ

(BR-T1122)

PRESUPUESTO DETALLADO

Presupuesto (US\$)	Unidad	Cantidad	Costo	
			Unitario	Total
Rubro				
Costos Firma Consultora (estudio técnico-económico)				
<u>Costos salariales – Personal</u>				
Director del Proyecto	mes	5	9.000	45.000
Especialista en planificación del transporte, estudios de tránsito	mes	2	6.000	12.000
Ingeniero vial	mes	5	6.000	30.000
Especialista en mantenimiento vial	mes	3	6.000	18.000
Especialista en evaluación económica	mes	2	6.000	12.000
Especialista en diseños viales	mes	3	6.000	18.000
Abogado	mes	2	6.000	12.000
Asistentes de ingeniería (2)	mes	4	2.000	8.000
Total salarios				155.000
<u>Gastos administrativos (Overhead)</u>			100%	155.000
Total salarios y gastos administrativos				310.000
<u>Costos directos</u>				
Viajes (locales e internacionales)	viajes	10	1.000	10.000
Viáticos	días	200	200	40.000
Total costos directos				50.000
Costos Totales Firma Consultora (estudio técnico-económico)				360.000
Costos supervisión y sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación				
Especialista 1	mes	2	5.000	10.000
Especialista 2	mes	2	5.000	10.000
Especialista 3	mes	2	5.000	10.000
Viajes y viáticos				5.000
Total costos supervisión y sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación				35.000
Auditoría financiera				5.000
Costos locales de administración				
Oficina de soporte y otros costos				30.000
Salarios personal de contrapartida				
Profesionales				50.000
Costos totales locales de administración				80.000
TOTAL GENERAL				480.000

PLAN DE OPERACIONES

APOYO A LA PREPARACIÓN DEL PROGRAMA PILOTO DE CONSERVACIÓN VIAL POR RESULTADOS DEL ESTADO DE CEARÁ (BR-T1122)

PLAN DE ADQUISICIONES

País: Brasil

Ejecutor: *Departamento de Edificações e Rodovias* (DER) del Estado de Ceará

Proyecto: Apoyo a la preparación del Programa Piloto de Mantenimiento Vial por Estándares del Estado de Ceará – Brasil (BR-T1112)

Breve descripción de los objetivos y componente del Proyecto: Apoyar al DER en la fase de preparación de un Programa Piloto de Mantenimiento Vial por Estándares a través del financiamiento de los siguientes estudios: (i) Estudio técnico-económico y preparación de contratos de largo plazo para la gestión y mantenimiento vial por estándares; (ii) Supervisión y diseño del sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación; y (iii) Auditoría Financiera

Fecha estimada de aprobación de la CT: abril de 2009

Fecha de firma de la Carta Convenio: julio de 2009

Fecha estimada para el último desembolso: 12 meses luego de la firma de la carta convenio

Nº de Ref.	Descripción del Contrato y Costo Estimado de la Adquisición	Método de Adquisición	Revisión (ex ante ó ex post)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Precalificación (Sí/No)	Fechas Estimadas		Estatus
				BID (InfraFondo) %	Local/Otr o %		Publicación AEA	Termino Contrato	
Servicio de Consultoría									
1	Estudio técnico-económico y preparación de contratos para la gestión y mantenimiento vial por estándares Firma Consultora Costo Estimado: US\$360.000	LPI, SBC	Ex ante	100%	0%	No	Julio 09	Mayo 10	Pendiente
2	Supervisión, diseño del sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación	CI		100%	0%	No		Mayo 10	Pendiente
3	-Auditoria Financiera	CI		100%	0%	No		Junio 10	Pendiente

Nota: **CI:** Consultor Individual

LPI: Licitación Pública Internacional

SBC: Selección basada en Calidad

Aspectos institucionales del proceso de contratación de obras y servicios

El Gobierno de Ceará posee una "*Comissão Central de Concorrências - CCC*", la que existe hace más de 20 años como parte de la Procuraduría General del Estado (PGE) y sus atribuciones fueron ampliadas por Ley Complementaria nº 57, del 31 de marzo de 2006, a la Ley Orgánica de la PGE, asignándole la tarea de "procesar y juzgar las licitaciones realizadas en la modalidad de concurrencia" por la administración pública directa, autárquica (el caso de DER), etc., para obras y contratación de servicios. Por Ley Complementaria nº 65, del 3 de enero de 2008, se crean comisiones especiales de licitación (CEL), en el ámbito de la CCC, una de las cuales está destinada a licitaciones con financiamiento de instituciones financieras internacionales (CEL 04). Por Decreto del Poder Ejecutivo estadual nº 29171, del 7 de febrero de 2008, se designan los miembros de las diversas comisiones, incluyendo la CEL 04.

El sistema de licitación y contratación funciona así: (i) DER prepara los documentos de licitación; (ii) la Secretaría de Infraestructura (SEINFRA) recibe los documentos, emite su parecer técnico y jurídico y los encamina a la PGE; (iii) la PGE (por medio de la CCC y su CEL 04) realiza el proceso de licitación (convocatoria pública, recepción y evaluación de ofertas, etc.), hasta la selección de la empresa ganadora y la negociación del contrato; (iv) DER firma el contrato. Cabe destacar que el DER forma parte de la "comisión especial de licitación" encargada del proceso.