



Relatório de Término de Projeto

PCR

Nome do Projeto:	Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais – PROACESSO – BIDH – Fase I
País:	Brasil
Setor:	Transportes
Equipe de Projeto Original:	Paulo de Lanna Barroso Jr., Paulo Eduardo Carvalho, Sandra Demart, Jorge Osvaldo Garcia, Pablo Guerrero, Rosana Brandao, Haydemar Cova Leon, Mónica A. Merlo, Rosina de Souza.
Número de Projeto:	BR-L1027
Número de Empréstimo:	1709/OC-BR
Data do QRR:	January 8, 2011

Equipe PCR – Autor Principal: Paulo de Lanna Barroso Jr., Especialista em Transportes; Marcelo Gomes Ramos

ACRÔNIMOS E ABREVIACÕES

BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIDH	Baixo Índice de Desenvolvimento Humano
COFIEEX	Comissão de Financiamentos Externos
DER/MG	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais
DATASUS	Banco de Dados do Sistema Único de Saúde
FPP	Final do Programa Proposto
HDM	Highway Design and Maintenance Model
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
ICPTC	Índice de Confiabilidade de Partidas de Transporte Coletivo
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPMG	Índice de Participação das Mulheres Gestantes
IPJA	Índice de participação de jovens adultos na educação
ISDP	Informe de Seguimiento de Desempeño de Proyecto
MS	Muito Satisfatório
OD	Objetivos de Desenvolvimento
PCR	Project Conclusion Report ou Relatório de Término de Projeto
PPMR	Project Performance Monitoring Report
PROACESSO	Programa de Pavimentação de Ligações e Acessos Rodoviários aos Municípios
PTI	Investimento de Combate a Pobreza
QRR	Revisão de Qualidade e Risco
SEQ	Equidade Social
SGIV	Sistema Integrado de Gestão de Infra-Estrutura Viária
SIAB	Sistema de Informação de Atenção Básica
TV	Tempo de Viagem dos Passageiros que transitam na Rodovia
VOC	Custo Operacional de Veículos
UAGP	Unidade de Apoio Gerencial do Programa

ÍNDICE

I.INFORMAÇÃO BÁSICA	5
II.O PROJETO	6
A.Contexto do Projeto	6
B.Descrição do Projeto	7
C.Revisão da Qualidade do Desenho.....	7
III.RESULTADOS	7
A.Efeitos Diretos.....	7
B.Externalidades	13
C.Produutos.....	13
D.Custos do Projeto	15
IV.IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO.....	15
A.Análise de Fatores Críticos	15
B.Desenvolvimento do Mutuário/Agência Executora	16
C.Desenvolvimento do Banco	17
V.SUSTENTABILIDADE.....	17
A.Análise de Fatores Críticos	17
B.Riscos Potenciais.....	18
C.Capacidade Institucional	18
VI.MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO	19
A.Informação sobre Resultados	19
B.Monitoramento Futuro e Avaliação Ex-Post.....	19
VII.LIÇÕES APRENDIDAS	20

ANEXOS REQUERIDOS

ANEXO I	Ajuda Memória do Seminário de Término de Projeto e Marco Lógico
ANEXO II	Avaliação do Mutuário

REFERENCIAS ELECTRONICAS	
Progress Monitoring Report	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35577163
Avaliação Intermediária	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35577206
Quadro Custo de Projeto por Componente e por Fonte de Financiamento	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35578455
Relatório Final/Reavaliação Econômica	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35578153
Obras Rodoviárias BID I	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=355578455
Marco Lógico-Inicial	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35578774

I. INFORMAÇÃO BÁSICA

DADOS BÁSICOS (MONTANTES EM US\$)				
PROJETO: BR-L1027 EMPRÉSTIMO: 1709/OC-BR		TÍTULO: Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais – PROACESSO – BIDH – fase I		
Mutuário: GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS Agência Executora (AE): DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE MINAS GERAIS – DER-MG		Data da Aprovação pelo Diretório: Data da Efetividade do Contrato de Empréstimo: 28.04.06 Data da Elegibilidade do Primeiro Desembolso: 19.09.07		
Sector: TRANSPORTES		<u>Meses em Execução:</u> * Desde a aprovação: 48 * Desde a efetividade do contrato: 48		
Instrumento de Empréstimo: Programa de Obras Múltiplas		<u>Períodos de Desembolso:</u> Data Original de Último Desembolso: 26.abr.10 Data Atual de Último Desembolso: 21.04.10 Extensão Geral (Meses): N/A Extensão Especial (Meses): N/A		
Aprovação da COFIEIX: 26.abr.04 Missão de Identificação: 13 a 15.out.04 Missão Especial: 14 a 23.fev.05 Missão de Orientação: 25 a 20.abr.05 Missão de Análise do BID: 26.jul a 04.ago.05 Missão de Negociação: 10 a 11.nov.05 Contrato de Empréstimo: 28.abr.06 Contrato de Garantia: 28.abr.06		<u>Montante do Empréstimo:</u> * Montante Original: US\$ 50.000.000,00 * Montante Atual: US\$ 50.000.000,00 * Pari Passu atual: BID 39,92% + APOORTE LOCAL 60,08% <u>Desembolsos:</u> * Montante atual: US\$ 50.000.000,00 (100,0%) Custo total do Programa (estimativa original): US\$ 83.335.000,00 Custo total do Programa (montantes finais): US\$ 125.246.504,51		
<u>Montantes Originais do Programa:</u> Financiamento do BID: US\$ 50.000.000,00 Aporte Local do Estado: US\$ 33.335.000,00 Valor Total do Programa: US\$ 83.335.000,00		<u>Montantes Finais do Programa:</u> Financiamento do BID: US\$ 50.000.000,00 Aporte Local do Estado: US\$ 75.246.504,51 Valor Total do Programa: US\$ 125.246.504,51		
<u>Montantes Finais do Programa:</u> Financiamento do BID: US\$ 50.000.000,00 Aporte Local do Estado: US\$ 75.246.504,51 Valor Total do Programa: US\$ 125.246.504,51		<u>Redirecionamento:</u> Tem este Projeto redirecionamento? Fundos recebidos de outro Projeto [] Fundos mandados para outro Projeto [] N/A [X]		
Investimento Combate a Pobreza (PTI): Não Equidade Social (SEQ): Não Classificação Ambiental: A, B ou C: N/A (na época da análise desta operação não havia esta classificação no Banco)		<u>Em estado de "Alerta"</u> Está o projeto "em alerta" no PAÍS: Não		
Resumo da Classificação do Desempenho				
OD	[X] Muito Provável (MP)	[] Provável (P)	[] Pouco Provável (PP)	[] Improvável (I)
PI	[X] Muito Satisfatório (MS)	[] Satisfatório (S)	[] Insatisfatório (I)	[] Muito Insatisfatório (MI)
SU	[X] Muito Provável (MP)	[] Provável (P)	[] Pouco Provável (PP)	[] Improvável (I)

II. O PROJETO

A. Contexto do Projeto

- 2.1 Os principais motivos que levaram o mutuário a solicitar financiamento junto ao BID foram os seguintes:
- a) imitação de recursos para investimento em recuperação de rodovias;
 - b) o estado precário ou a existência de acessos não pavimentados à malha rodoviária e,
- 2.2 Do ponto de vista político e social, não cabe destacar qualquer evento que tenha influenciado diretamente na execução do Programa.
- 2.3 O Programa compreendeu a pavimentação de 342,20 Km de rodovias de acesso a municípios que não tinham ligação pavimentada à rede rodoviária principal do Estado de Minas Gerais.

Município Beneficiado	Trecho	Extensão
Alto Rio Doce	Alto Rio Doce - Desterro de Melo	22,90
Coroaci	Coroaci - Entrº BR-259	18,36
Grão Mongol	Grão Mongol - Entrº BR-251	52,47
Joanésia	Joanésia - Mesquita	13,72
Machacalis	Águas Formosas - Machacalis	25,40
Setubinha	Novo Cruzeiro - Setubinha	44,00
Varzelândia	São João da Ponte - Varzelândia	29,48
Virgolândia	Virgolândia - Coroaci	21,80
Lajinha	Lajinha - Entrº Durandé	22,36
Cipotânea	Alto Rio Doce - Cipotânea	16,26
Itabirinha	Itabirinha - Mendes Pimentel	27,31
Nova Belém	Itabirinha - Nova Belém	28,54
Sericita	Sericita - Entrº BR/262	19,60
TOTAL GERAL		342,20

B. Descrição do Projeto

1. Objetivo de Desenvolvimento

2.4 O Fim do Programa era contribuir com o desenvolvimento sócio-econômico de 22 municípios com baixo índice de desenvolvimento humano (BIDH) do Estado de Minas Gerais mediante o melhoramento das condições de acessibilidade a rede federal ou estadual pavimentada.

2.5 Para atingir esse Fim, o programa teve como Objetivo de Desenvolvimento (Propósito) a acessibilidade a serviços sociais e atividades geradoras de renda da população de 22 municípios beneficiários de melhorias graças à disponibilidade de um sistema de transporte terrestre mais eficiente (menores tempos de viagem, menores custos de transporte, maior segurança) e de maior confiabilidade (transitável por todo o ano).

b) Componentes

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

a) Pavimentação de rodovias.

b) Fortalecimento do DER-MG em sua capacidade de gerenciamento viário.

C. Revisão da Qualidade do Desenho

Revisão da Qualidade do Desenho (“Quality -At- Entry”)			
<input type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfatório (S)	<input type="checkbox"/> Insatisfatório (i)	<input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI)

2.7 Não se aplica a este caso. A sistemática de revisão da qualidade do desenho (“Quality-At-Entry”) não estava implantada no Banco na ocasião da aprovação desta operação.

III. RESULTADOS

A. Efeitos Diretos

3.1 Em reunião realizada no DER/MG, dia 15 de julho de 2010, com os especialistas do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, ficou estabelecido que o Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte de Minas Gerais - PROACESSO - BIDH - Fase 1 seria avaliado mediante o resultado da evolução dos indicadores especificados no Marco Lógico, com os mesmos critérios apresentados quando da Avaliação Intermediária (Anexo 5), ocorrida em setembro de 2008, porém,

mensurados para o momento antes e após a pavimentação dos trechos contemplados (e concluídos) na Fase 1 do Programa.

- 3.2 Os indicadores apresentaram-se altamente significativos, como demonstrado a seguir, superando as metas estabelecidas para o Programa, durante a negociação do financiamento com a Equipe Técnica de Avaliação do BID.

1. CMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.

- 3.3 Os dados para este indicador foram obtidos no site da Secretaria de Estado da Fazenda, para o exercício de 2004 e 2009. É importante destacar que foi utilizado o valor efetivamente arrecadado nos respectivos exercícios, ou seja, desconsiderando os repasses de anos anteriores e ponderado pela população residente, de forma a estabelecer a equidade entre as arrecadações dos municípios e extrair a evolução real deste parâmetro (ICMS/hab).

- 3.4 A meta estabelecida no Marco Lógico apresenta uma expectativa de crescimento, da ordem de 30%. Observa-se, segundo os dados, que a expectativa foi superada, em 7,7 pontos percentuais, ou seja, a arrecadação do imposto, no período em análise (2004 a 2009) registrou aumentos reais de 37,73%, demonstrando um crescimento econômico significativo. Podendo-se concluir que a meta foi atingida.

2. IPMG - Índice de participação das mulheres gestantes, com consultas pré-natais realizadas no primeiro trimestre de gravidez.

- 3.5 Índice obtido no site do Ministério da Saúde – DATASUS - Banco de Dados do Sistema Único de Saúde mais precisamente no SIAB – Sistema de Informação de Atenção Básica.

- 3.6 Considerando a finalidade do índice, ou seja, a facilidade de acesso à saúde e, mais especificamente, ao benefício advindo da rodovia, acordou-se por adotar os valores deste indicador, refinados pelas gestantes residentes no meio rural. Como resultado da análise, verificou-se um acréscimo de aproximadamente 20% no número de consultas, atingindo um nível próximo a 83% de gestantes (do meio rural) atendidas, demonstrando um relevante benefício para o setor de saúde, dado principalmente pelas melhorias ocorridas na mobilidade e acessibilidade da população. A expectativa para este índice era de um crescimento de 5%, superado pelos valores apurados.

3. IPJA - Índice de participação de jovens adultos na educação

- 3.7 O propósito da facilitação do acesso às salas de aula, considerava a perspectiva de aumento de ingresso dos jovens do segundo grau, tanto em termos da manutenção dos estudantes oriundos do primeiro grau (continuidade na formação), quanto pela reinserção dos que abandonaram a escola. Observou-se um crescimento de 39,2% na participação das matrículas no ensino médio dos municípios. Neste contexto podem-se inferir duas causas para o crescimento. A primeira decorre do reflexo direto da

pavimentação, com a redução do tempo de deslocamento e dos incômodos provocados (poeira / lama / incerteza de trafegabilidade e pontualidade – resultando em faltas, gerando desinteresse). A segunda, não explícita, advém da necessidade de melhoria de qualificação, detectada pelo próprio jovem, decorrente do aquecimento da economia local e exigência do mercado de mão de obra capacitada e especializada. Independente das questões motivacionais, o fato é que, o valor apurado para este índice é bastante significativo e, em se mantendo, trará conseqüências futuras bastante promissoras.

4. Índices capazes de medir os benefícios diretos aos usuários:
- 3.8 Custo de operação dos veículos (VOC);
Tempo de viagem dos passageiros que transitam na rodovia (TV);
Custo das tarifas cobradas nos deslocamentos; e,
Cumprimento do número e horário das partidas do transporte coletivo interurbano, definidos pelo DER/MG às empresas prestadoras desses serviços.
- 3.9 Para estes índices observaram-se ganhos além do esperado.
- 3.10 **O custo de operação dos veículos** tende a reduzir à medida que ocorrem melhorias no corpo estradal, especificamente no revestimento da pista. Este custo refere-se ao consumo dos componentes dos veículos, ao desgaste das partes e a depreciação associada. Para apuração destes custos, é consenso no meio técnico rodoviário a utilização do software HDM 4 (Highway Development and Management System), que, a partir das características geométricas e funcionais do projeto, das condições geográficas locais, do volume e composição do tráfego que solicitará o pavimento, associado aos parâmetros internos, previamente informados (referentes, basicamente aos modelos de veículos utilizados, custos gerais de combustível, peças, mão de obra de manutenção e materiais, preço e prazos de depreciação do bem, qualificação e quantificação da tripulação, entre outros) processa e pondera essas interações, resultando no custo que cada tipo de veículo despende para deslocar-se em um quilometro da via. Os cálculos são efetuados para a condição da via no estado sem projeto (antes) e depois da implantação das obras. A essa diferença de custos denominamos benefícios, com os quais se montou o indicador do Marco Lógico.
- 3.11 O mesmo raciocínio é aplicado à variável **Tempo de Viagem**, alterando-se os atributos intrínsecos da mesma. Para este estudo, o tempo de viagem relaciona-se à economia de tempo no deslocamento dos usuários, uma vez que não se dispunha de dados referentes à composição, valor e volume da carga transportada, restringindo uma análise mais detalhada.
- 3.12 Conseqüência direta dos indicadores anteriores, o custo da tarifa tende a aumentar na medida em que as condições do corpo estradal solicitam em maior intensidade o veículo. Este fator, detalhadamente avaliado pela equipe do DER/MG (assim como dos demais órgãos rodoviários), deu origem à tabela de índices de tarifas, por tipo de veículo e tipo de pavimento, sob os quais as concessionárias operam. Desta forma os

valores não se alteram em decorrência de nenhuma característica particular de alguma rodovia. É uma determinação legal, sobre a qual se procede anualmente um reajuste visando à manutenção do valor econômico do serviço, de igual índice para todos os tipos de revestimento. Obviamente, se na origem, a diferença entre as tarifas dos veículos que operam em vias de revestimento primário e pavimento asfáltico é de 25%, este percentual se manterá até que outra orientação legal a modifique.

- 3.13 **O índice de Partidas Programadas**, diferentemente do custo da tarifa, tem sua dimensão associada às condições de trafegabilidade. Alguns fatores podem impedir que uma viagem se realize, mas de todos os possíveis obstáculos, a condição da via é fator preponderante. Por ser um serviço essencial à população, os órgãos rodoviários dispõem de equipe específica para acompanhar essa rotina. A concessão para exploração desta atividade determina, em sua contratação, a quantidade e o tipo de veículo a circular, o número de viagens a realizar e o quadro de horários a seguir. Mensalmente se apura as ocorrências e suas causas. A proposta do Programa, medido neste índice é o de possibilitar a realização de todas as viagens programadas, considerando apenas a situação da rodovia como atributo de medida. Os resultados demonstrados nos relatórios de 2009 evidenciam o sucesso do projeto neste quesito, haja vista o aumento para 96,47%, contra 83,73% na data da análise (sem projeto) e a meta de 88,13%, confirmando e extrapolando as premissas iniciais.
- 3.14 No Anexo 5 – Avaliação Intermediária e no Anexo 6 - Relatório Final/Reavaliação Econômica está apresentada a metodologia e os quadros comparativos dos índices.
- 3.15 A análise comparativa entre os Efeitos Diretos estimados originalmente e aqueles obtidos ao final da operação nos permite concluir que as principais metas foram alcançadas ou mesmo superadas, indicando assim a eficácia do Programa
- 3.16 O quadro a seguir apresenta a verificação dos impactos e efeitos diretos do Programa.

ALCANCE DO (S) OBJETIVO(S) DE DESENVOLVIMENTO (OD)	
Fim:	
Contribuir com o desenvolvimento sócio-econômico de 22 municípios com baixo índice de desenvolvimento humano (IDH) do Estado de Minas Gerais mediante o melhoramento das condições de acessibilidade a rede federal ou estadual pavimentada	
Indicadores Chaves de Impactos	
Impactos Planejados Aumento de 20% no IDH - Índice de Desenvolvimento Humano; Aumento na renda média per capta; Diminuição do índice de desemprego e Aumento no índice de acesso a serviços de saúde.	Impactos Obtidos Meta superada. Foi realizada avaliação de todos os índices que podem influir no IDH e todos tiveram um ganho substancial. ICMS – 37,73%, IPMG – 19,62% e IPJA – 39,23%
Objetivo de Desenvolvimento (Propósito):	
O objetivo de Desenvolvimento foi a acessibilidade a serviços sociais e atividades geradoras de renda da população de 22 municípios beneficiários de melhorias graças a disponibilidade de um sistema de transporte terrestre mais eficiente (menores tempos de viagem, menores custos de transporte, maior segurança) e de maior confiabilidade (transitável por todo o ano).	
Indicadores Chaves de Efeitos Diretos	
a) Aumento no nível de satisfação dos usuários – Custos e Tarifas (MP)	
<u>Efeitos Diretos Planejados</u> 1. Ao Final do Programa Proposto (FPP) os custos econômicos médios de operação dos veículos nos trechos pavimentados deverão ser reduzidos. Automóvel – redução em 34,25% Ônibus - redução em 46,28% Caminhão - redução em 37,91% 2. Ao Final do Programa Proposto (FPP) o tempo de viagem nos trechos pavimentados será reduzido em 25% 3. Ao Final do Programa Proposto (FPP) a tarifa de transporte coletivo interurbano deverá ser reduzida em 25% 4. Ao Final do Programa Proposto (FPP) o índice de confiabilidade de partidas de transporte coletivo (ICPTC) interurbano estadual da área de influência do Programa deverá aumentar em 5,26%.	<u>Efeitos Diretos Obtidos</u> 1. Meta superada Automóvel – redução em 36,30% Ônibus - redução em 50,62% Caminhão - redução em 45,31% 2. Meta superada Automóvel – redução em 41,32 minutos Ônibus - redução em 41,22 minutos Caminhão - redução em 44,57 minutos 3. Meta cumprida com redução de 25% 4. Meta superada com aumento no índice de 9,85%

(i). Reformulação.			
(ii). <input checked="" type="checkbox"/> N/A			
PPMR Retrofitting. Indicar se/como/quando o(s) objetivo(s) foram reformulados, e, descrever brevemente suas consequências, incluindo quaisquer mudanças nos indicadores/metast. Incluir como anexo a documentação aprovada pelo Diretório e/ou Representante, se for o caso.			
(iii). <input checked="" type="checkbox"/> N/A			
Resumo do(s) Objetivo(s) de Desenvolvimento Classificação(OD):			
<input checked="" type="checkbox"/> Muito Provável(MP)	<input type="checkbox"/> Provável (P)	<input type="checkbox"/> Pouco Provável (LP)	<input type="checkbox"/> Improvável (I)
Justifique brevemente a classificação de OD com base no grau de cumprimento das metas planejadas e explique as diferenças entre os efeitos diretos planejados e os alcançados, bem como outros fatores relevantes. Incluir referências às evidências que respaldem os referidos resultados. O Programa encontra-se totalmente concluído;			
Estratégia de País: A partir dos resultados acima discutidos, descrever brevemente como o Projeto contribuiu à estratégia de país. O Programa se enquadra dentro da estratégia acordada entre o Banco e o país, especificamente nos seguintes aspectos: i) modernização do Estado através da modernização administrativa do órgão executor; e ii) melhoria da competitividade e acesso ao mercado através da redução do “Custo Brasil” diminuindo o custo do transporte. Indiretamente, o Programa contribui em: i) reduzir a pobreza, ao estimular a atividade econômica no interior do estado, facilitando o acesso aos mercados e aos serviços de educação e saúde; e ii) preservar o meio ambiente, ao recuperar áreas degradadas por intervenções anteriores e implantar processos mais eficazes de preservação do meio ambiente nos projetos rodoviários do DER/MG.			

B. Externalidades

1. Externalidades Positivas:

3.17 Importante destacar que, durante o período de execução das obras, o Programa proporcionou externalidades positivas relativas às questões econômicas, sociais e ambientais, tais como:

- a) Do ponto de vista social, o Programa contribuiu na geração de empregos, diretos e indiretos, durante a execução das obras;
- b) Do ponto de econômico contribuiu de forma decisiva na Rede de Transportes, através de Melhoramentos na acessibilidade aos municípios atendidos;
- c) Nos aspectos de segurança rodoviária o Programa contribuiu para a redução de acidentes ao melhorar as condições de tráfego;
- d) Nos aspectos sociais houve uma melhora em todos os índices que compõe o IDH – Índice de Desenvolvimento Humano dos municípios na área de influência dos acessos;
- e) Melhoraram as condições de mobilidade, conforto e segurança aos usuários do sistema e,
- f) Nos aspectos ambientais, verificou-se a redução dos impactos ambientais com a diminuição da degradação do entorno das obras.

2. Externalidades Negativas:

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

C. Produtos

3.18 Os principais componentes originais da operação foram mantidos durante todo o período de execução do Programa. Entretanto, foram necessários ajustes das metas físicas dos produtos para adequar os recursos disponíveis no financiamento do Programa às necessidades Estado de Minas Gerais.

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

PROGRESSO NA IMPLEMENTACAO (PI)		
Componentes ("Outputs"):	Indicadores Chaves de Produto:	
<u>Componente 1</u>	<u>Produtos Planejados (2009)</u>	<u>Produtos Obtidos (2009)</u>
1. Obras de Pavimentação de acessos rodoviários Custo total: US\$ 111.902.503,78 Contraparte: US\$ 61.902.503,78 BID: US\$ 50.000.000,00 Desembolso BID: 100% <u>Classificação: MS</u>	1. Ao Final do Programa Proposto (FPP) terão sido pavimentados 342,20 Km de acessos rodoviários.	1. Meta atingida - concluída pavimentação de todos os acessos, equivalentes a 342,20 Km.
Explique brevemente diferenças entre os produtos planejados e os atuais (se aplicável). <input checked="" type="checkbox"/> N/A		
Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente consequências dessas mudanças. <input checked="" type="checkbox"/> N/A		
<u>Componente 2</u>	<u>Produtos Planejados (2009)</u>	<u>Produtos Obtidos (2009)</u>
2. Fortalecimento do DER/MG em sua capacidade de gestão viária. Custo total: US\$ 2.260.134,64 Contraparte: US\$ 2.260.134,64 BID: Desembolso BID: 0% <u>Classificação: MS</u>	2.1 Ao Final do Programa Proposto (FPP) deverão contar com Plano de Gestão Ambiental. 2.2 Ao Final do Programa Proposto (FPP) deverão contar com um Sistema Integrado de Gestão de Infra-estrutura Viária (SGIV) instalada e em funcionamento.	2.1 Meta atingida o DER/MG desenvolveu diversas atividades de Comunicação social e educação ambiental e Compensação ambiental - Grão Mongol. 2.2 Meta atingida o DER/MG desenvolveu e implantou o SGIV - Sistema Integrado de Gestão de Infra-estrutura Viária .
Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). <input checked="" type="checkbox"/> N/A		
Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente consequências dessas mudanças. <input checked="" type="checkbox"/> N/A		
Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável). <input checked="" type="checkbox"/> N/A		
Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente as consequências dessas mudanças: <input checked="" type="checkbox"/> N/A		

Resumo do Progreso de Implementação - Classificação			
X] Muito Satisfatório (MS)	[] Satisfatório (S)	[] Insatisfatório (I)	[] Muito Insatisfatório (MI)

- 3.20 A qualificação MS - Muito Satisfatório se justifica porque foram plenamente atingidos o Fim do Projeto e seu OD - Objetivo de Desenvolvimento (Propósito). A avaliação do Programa é efetuada em função da última reformulação do marco lógico considerando a revisão do programa e suas conseqüências.
- 3.21 Estão totalmente executados os produtos do Projeto, na quantidade e qualidade esperada, bem como com custos adequados.

D. Custos do Projeto

Custo Total Projeto - Planejado US\$	Custo Total do Projeto - Atual US\$	% Diferença
1. Engenharia e Administração.....6.690.000,00	1. Engenharia e Administração.....10.741.549,90	+60,56%
2. Obras de Pavimentação.....74.722.000,00	2. Obras de Pavimentação.....111.902.503,78	+49,76%
3. Fortalecimento Institucional.....1.714.000,00	3. Fortalecimento Institucional.....2.260.134,64	+31,86%
4. Custos Conexos..... 209.000,00	4. Custos Conexos..... 342.316,19	+63,79%
Total do Programa.....83.335.000,00	Total do Programa.....125.246.504,51	+50,29%

- 3.22 O Anexo 1 deste relatório apresenta os quadros de investimento por categoria de inversão, tanto na situação original – conforme contrato de empréstimo assinado, como também na situação final do Programa – conforme custos contabilizados.
- 3.23 O Anexo 6 deste relatório apresenta o Relatório Final/Reavaliação Econômica com quadro de avanço físico-financeiro, por componente de investimento onde estão detalhados todos os custos do Programa.

IV. IMPLEMENTACAO DO PROJETO

A. Análise de Fatores Críticos

1. Negativos:

- 4.1 A variação da taxa do dólar em relação à proposta inicial.
- 4.2 Apesar do bom gerenciamento do Programa por parte do DER/MG e da qualidade da supervisão realizada pela Representação do BID no Brasil, ocorreu um acréscimo no custo total do Programa, em dólares americanos, que passou de US\$ 83 milhões para US\$ 125 milhões, em decorrência da desvalorização do dólar frente ao real, para a mesma meta física de 13 trechos, correspondentes a 342,20 km de pavimentação. Este aumento de custos foi integralmente assumido pelo Mutuário e suas causas estão detalhadamente apresentadas no Relatório Final/Reavaliação Econômica – anexo 6 e são:

- a) Aumento do custo médio por km por conta de adequações nos projetos, visando melhorias na qualidade da obra e maior segurança viária;
- b) Inflação de mercado motivada pelo volume de obras rodoviárias simultâneas no estado.

2. Positivos:

- 4.3 A transparência nos processos licitatórios, culminando na redução dos custos iniciais de contratação das obras.
- 4.4 Total envolvimento de todas as áreas e setores do órgão executor, principalmente da equipe técnica da gerenciadora do Programa e do coordenador que permitiram a agilização dos processos com ganho de qualidade e produtividade do programa.
- 4.5 Modelo de Gerenciamento adotado, com a implantação de uma UAGP – Unidade de Apoio Gerencial que ficou com a Coordenação do Programa BID, coordenada por um membro do próprio órgão executor e com o assessoramento por empresa de consultoria especializada em coordenação de programas com financiamento externo. Tal modelo trouxe frutos para o DER/MG, além dos esperados para o próprio Projeto. Sem dúvida, a experiência adquirida pelo pessoal do DER/MG, que teve atividades dentro ou relacionadas com a UAGP, será mantida e incorporada em suas atividades futuras.
- 4.6 Desde 2004 o DER/MG já vem adotando o modelo gerencial preconizado pelo Programa para outros projetos similares, executados com recursos próprios do Estado e do BID. Além disso, o DER/MG está executando a Fase II deste Programa, para a ampliação da malha pavimentada de acessos (362,5 km) cujas obras foram iniciadas em novembro de 2008 e encontram-se em andamento.
- 4.7 Entretanto para serem aplicados em outros programas, merece atenção especial, a adequação de projetos em trechos passíveis de se tornarem corredores de transporte.

B. Desenvolvimento do Mutuário/Agência Executora

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

- 4.8 A execução do Projeto, no que se refere à sua finalização e objetivos, se deve, em grande parte, à atuação coordenada do DER/MG com as instituições participantes, particularmente com a equipe que preparou o Projeto para financiamento.
- 4.9 Essa cooperação, sem dúvida, além de permitir levar adiante o Projeto, foi um elemento de fortalecimento da capacidade institucional de todas as entidades participantes.

- 4.10 A adoção de uma Unidade de Coordenação assessorada por empresa de consultoria especializada em coordenação de programas com financiamento externo trouxe frutos para a DER/MG, além dos esperados para o próprio projeto.

C. Desenvolvimento do Banco

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

- 4.11 Durante a preparação do Programa, o DER/MG recebeu diversas Missões do Banco, que tiveram a oportunidade de conhecer o Programa, orientar o DER/MG, analisar e aprovar os projetos, revisar os parâmetros básicos de acompanhamento etc...
- 4.12 Face ao grande conhecimento de contratos dessa natureza pelos integrantes das Missões e sua disposição em orientar os técnicos do DER/MG, a preparação do Programa ocorreu sem contratempos e no prazo desejado.
- 4.13 Relativamente à gestão do Programa, o aspecto que mais contribuiu para o seu sucesso foi o intercâmbio fluido de informações entre o DER/MG e a Representação do Banco no Brasil, que permitiu agilizar as gestões e trâmites administrativos e técnicos no menor tempo possível.

V. SUSTENTABILIDADE

A. Análise de Fatores Críticos

- 5.1 Apesar do bom gerenciamento do Programa por parte do DER/MG e da qualidade da supervisão realizada pela Representação do BID no Brasil, ocorreu um acréscimo no custo total do Programa, em dólares americanos, que passou de US\$ 83 milhões para US\$ 125 milhões, em decorrência da desvalorização do dólar frente ao real, para a mesma meta física de 13 trechos, correspondentes a 342,20 km de pavimentação. Este aumento de custos foi integralmente assumido pelo Mutuário e suas causas estão detalhadamente apresentadas no Relatório Final – anexo 6 e são:

a) Aumento do custo médio por km por conta de adequações nos projetos, visando melhorias na qualidade da obra e maior segurança viária;

b) Inflação de mercado motivada pelo volume de obras rodoviárias simultâneas no estado.

- 5.2 As suposições de Propósito a Fim são as seguintes:

- 5.3 O sistema de otimização de custos mantém seu nível de eficiência.

- 5.4 A DER/MG continua apoiando o Programa estando atualmente executando a fase II do Processo.
- 5.5 As suposições de Componentes a Propósito são as seguintes:
- 5.6 O aumento dos índices de satisfação do usuário e o Índice de Desenvolvimento Humano - IDH dos municípios estão dentro do previsto pelo Marco Lógico.
- 5.7 Mantém-se o nível de eficiência dos elementos de Operação e Manutenção.
- 5.8 Existe vontade política de continuar com a pavimentação dos demais acessos municipais que estão em nível precário.
- 5.9 Todas essas suposições são ainda importantes para garantir que o Propósito alcançado pelo Programa seja mantido ao longo do tempo de maneira sustentada.
- 5.10 Como conclusão, pode-se afirmar que todas as suposições devem ser mantidas para a sustentabilidade do Programa ao longo do tempo.

B. Riscos Potenciais

- 5.11 Não foram identificados maiores riscos para a sustentabilidade do Programa. Normalmente, os riscos estariam relacionados à conservação das obras realizadas no Programa ou de alguma ocorrência ambiental.
- 5.12 Os recursos para a manutenção e conservação dos acessos pavimentados e demais componentes do Programa são de responsabilidade do DER/MG que possui capacidade técnica e gerencial para efetuar os serviços de manutenção viária.
- 5.13 Não se espera que haja algum problema de ordem ambiental que possa comprometer a sustentabilidade do Programa, uma vez que a mitigação dos impactos diretos foi realizada durante a execução das obras.
- 5.14 Acordou-se com o DER/MG algumas medidas para garantir a sustentabilidade do Programa que estão arroladas na Ajuda Memória da Reunião de Término do Projeto apresentada no Anexo 2 deste PCR.

C. Capacidade Institucional

- i.
- 5.15 A estrutura de coordenação e gerenciamento implementada para a execução do Programa capacitou o órgão executor para garantir a sustentabilidade dos resultados do mesmo.
- 5.16 Os sistemas gerenciais utilizados no acompanhamento do Programa estão atendendo às necessidades do DER/MG e este por sua vez identifica novas demandas, providenciando as eventuais correções e atualizações necessárias.

- 5.17 Portanto não restam dúvidas de que o projeto contribuiu efetivamente para o fortalecimento da capacidade das instituições envolvidas.
- 5.18 Por essas razões, combinando todos os fatores anteriores, não se observam situações que permitam prever dificuldades de curto prazo que afetem os objetivos do Programa, o que permite qualificar de “Muito Provável” a sua sustentabilidade.

Classificação de Sustentabilidade (SU) :			
<input checked="" type="checkbox"/> Muito Provável (MP)	<input type="checkbox"/> Provável (P)	<input type="checkbox"/> Pouco Provável (PP)	<input type="checkbox"/> Improvável (I)

VI. MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

1. Informação sobre Resultados

- 6.1 Os resultados do Programa foram acompanhados pelos sistemas de informações implantados na UAGP, que gerava, mensalmente, relatórios com informações dos avanços físicos e financeiros de cada um dos componentes.
- 6.2 A experiência do Executor e também do Banco na formulação do dimensionamento do Projeto sem dúvida ajudou a escolher os indicadores para medir seu desempenho, tanto no ponto de vista dos produtos como dos objetivos de desenvolvimento. Isso, aliado ao fato de que foi possível acessar informações confiáveis para estabelecer a linha de base, que é o ponto de partida para medir esse desempenho, foi muito importante para que se possa hoje discutir os produtos e resultados do Projeto.
- 6.3 Os indicadores de desempenho dos produtos foram facilmente medidos pela existência de um acompanhamento formal e sistemático da execução dos contratos com os executores das obras e demais componentes.
- 6.4 Pode-se afirmar, portanto, que o Programa foi dimensionado adequadamente, com uma razoável definição dos produtos que deveriam ser obtidos e com a escolha de indicadores de produtos e de efeitos com sua linha de base bem definida, o que teve uma influência muito positiva na medição de seu desempenho. O Programa foi bem estruturado e seu planejamento estava baseado em experiências bem sucedidas no próprio Estado de Minas Gerais e em outras cidades brasileiras onde estão sendo executados programas similares parcialmente financiados pelo BID.

2. Monitoramento Futuro e Avaliação Ex-Post

- 6.5 Conforme acordado durante a Reunião de Término de Projeto (Anexo 2) a avaliação “ex-post” poderá ser realizada no período de maio de 2013 a dezembro de 2013 com base na mesma metodologia utilizada na avaliação “ex-ante”.
- 6.6 Em atendimento aos ditames do item 4.05(b) do contrato de empréstimo, o DER/MG deverá disponibilizar os dados necessários para que o Banco, se assim o desejar, possa efetuar uma avaliação econômica “ex-post” do Programa.

- 6.7 É importante deixar claro que a Avaliação EX-Post é uma ferramenta da maior utilidade para que se tenha a visão se o programa cumpriu seus objetivos. Seus resultados poderão estar demonstrando que anos após sua implementação os investimentos foram bem aplicados e as áreas de influência dos acessos pavimentados, objeto do programa, se desenvolveram conforme previsto na avaliação Ex-Ante e, na reavaliação econômica apresentada logo após seu término. Desta maneira o Banco deveria mandar executar a Avaliação Ex-Post no período acordado e disponibilizar seus resultados para, se os resultados forem positivos, replicar projetos dessa natureza em outras regiões do país.
- 6.8 Conforme acordado durante a Reunião de Término de Projeto (ver Anexo 2), cabe ao Banco realizar a avaliação “ex-post” com base na mesma metodologia utilizada na avaliação “ex-ante” com base nas informações a serem disponibilizadas pela DER/MG nos Relatórios anuais de Conservação.

VII. LIÇÕES APRENDIDAS

- 7.1 Na execução do Programa, fatos positivos e negativos serviram de aprendizado, por parte do Banco, de lições a serem aplicadas em novos projetos. A partir da experiência da Representação do BID nesta operação e tomando em conta as análises elaboradas no PCR e detalhadas nos documentos anexos, foram selecionadas as principais lições aprendidas que podem resultar em medidas a serem adotadas durante o dimensionamento e/ou a implementação de novas operações para melhorar a exeqüibilidade e a sustentabilidade de futuros projetos:
- 7.2 **Lição nº 1:** O Banco deverá continuar a replicar este tipo de programa em outros estados brasileiros.
- 7.3 Motivo: Este é um programa de pavimentação rodoviária semelhante a outras experiências do BID no próprio Estado de Minas Gerais e em outras localidades no Brasil. Portanto, este programa pode ser facilmente replicado.
- 7.4 **Lição nº 2:** O Banco deverá sempre incentivar a participação do Especialista da Representação em todas as etapas da montagem do Programa.
- 7.5 Motivo: O acompanhamento e participação ativa do Especialista da Representação durante toda a montagem deste Programa deverá permitir o assessoramento contínuo aos demais membros da Equipe de Projeto do Banco e ao Órgão Executor, evitando a inclusão de componentes de difícil execução ou de viabilidade duvidosa.
- 7.6 **Lição nº 3:** Para projetos de infraestrutura é importante manter o esquema da existência de unidades de coordenação apoiadas em empresas consultoras especializadas em gerenciamento de projetos financiados por organismos internacionais.

- 7.7 Motivo: A estrutura montada neste Programa, uma unidade de coordenação (UAGP) assessorada por uma firma de consultoria especializada em gerenciamento de programas BID, tem sido utilizada com sucesso nas diversas operações financiadas pelo Banco no setor de transportes no Brasil. Recomendamos manter esta boa tradição, inclusive como condição contratual nas novas operações do Banco.
- 7.8 **Lição nº 4:** Igualmente importante, é manter nas Representações do Banco especialistas preparados para reagir rapidamente às necessidades e dúvidas do executor.
- 7.9 Motivo: A Representação deve realizar todos os esforços para manter boas relações com o Órgão Executor do Programa. Trabalhando em parceria com o Executor, o Banco poderia adotar as seguintes medidas: i) flexibilizar o “pari-passu” nos momentos de escassez de recursos da contrapartida; ii) adotar editais mais transparentes para induzir maior competitividade nas licitações; iii) sugerir melhorias na sistemática de coleta de informações sobre o avanço na execução dos componentes do Programa; iv) Agilizar os entendimentos entre o Executor e o Banco de forma a minimizar os atrasos na execução da operação; v) maior rigor na elaboração dos projetos de engenharia; e vi) na atividade de gerenciamento do programa inserir profissionais especializados para análise e avaliação de soluções técnicas para dar respaldo a não objeção por parte do Banco.
- 7.10 **Lição nº 5:** Para futuras operações, o Banco deverá sempre incentivar a inclusão de componentes de fortalecimento institucional.
- 7.11 Motivo: Sempre que possível devem ser inseridos nos programas componentes de fortalecimento institucional do órgão executor, de modo a garantir a sustentabilidade, além de permitir, através de sistemas implantados, o monitoramento futuro dos efeitos diretos.
- 7.12 **Lição nº 6:** Para futuras operações devem ser efetuados exercícios de superação das externalidades positivas.
- 7.13 Motivo: Esse programa investiu no desenvolvimento econômico-social com geração de empregos, acessibilidade, redução de acidentes, redução de impactos ambientais e melhoria da mobilidade, conforto e segurança. Sempre que possível deverá ser incentivada uma preocupação naquelas atividades, monitorando-as para impedir ou minimizar qualquer externalidade negativa.

BRASIL

Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte
(PROACESSO - BIDH - Fase 1) de Minas Gerais

EMPRÉSTIMO 1709/OC-BR (BR-L1027)

Reunião de Término de Projeto

Ajuda Memória

No dia 21 de OUTUBRO de 2010, na Cidade de Belo Horizonte - MG, foi realizada a Reunião de Término de Projeto referente ao Programa de Melhoria da Acessibilidade de Municípios de Pequeno Porte (PROACESSO - BIDH - Fase 1) de Minas Gerais (BR-L1027).

A Missão do BID estava composta pelo Sr. Paulo de Lanna Barroso Jr., especialista em transportes TSP/CBR. O Estado de Minas Gerais foi representado pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER/MG), organismo executor do Programa, com a participação das Sras. Maura Luiza Faria, Coordenadora da UAGP do PROACESSO e Elziane Resende Ferreira - Coordenadora Geral da empresa CSL - Consultoria de Engenharia e Economia - Gerenciadora do programa. Os trabalhos foram assessorados pelos seguintes profissionais da Gerenciadora : Yuzo Sato, Elaine Andrade Viera e Claudio Zama.

I. Objetivos da Reunião de Término de Projeto

A Reunião de Término de Projeto constitui uma excelente oportunidade para avaliar de forma realmente participativa o Programa que termina; identificar e tornar públicos os resultados obtidos pelo Programa; identificar as tarefas críticas pendentes para garantir a sustentabilidade daqueles impactos, efeitos, produtos e ações iniciados pelo Programa e que estão gerando os benefícios esperados e, tomar as providências necessárias para registrar e medir os benefícios futuros gerados pelo Programa através de uma avaliação "ex-post".

Os técnicos do BID e do DER/MG efetuaram uma revisão no Marco Lógico do Programa, confirmando seus objetivos, indicadores de desempenho, meios de

verificação e suposições. O Anexo A apresenta a versão atualizada do Marco Lógico, datada de 21 de outubro de 2010.

O Anexo B apresenta a relação dos acessos rodoviários objetos do Programa.

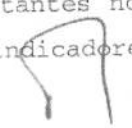
Na presente ajuda memória se registram as definições acordadas em relação à sustentabilidade do Programa e a avaliação econômica "ex-post". O presente documento será de utilidade tanto ao DER/MG como ao Banco para fazer o acompanhamento das ações a serem tomadas por cada entidade depois da conclusão do financiamento do Programa.

II. Avaliação Participativa do Projeto

O Especialista do Banco, a Coordenadora da UAGP (Unidade de Apoio Gerencial do Programa) do DER/MG e os profissionais da Empresa Gerenciadora realizaram uma avaliação conjunta do Programa e acordaram as respostas para as seguintes questões:

P 2.1 - Quais foram os resultados do Programa de acordo com os indicadores de desempenho incorporados ao Marco Lógico, a informação de linha de base coletada e o sistema de acompanhamento estabelecido?

R 2.1.1 - Os indicadores para os efeitos diretos relacionados com a diminuição dos custos econômicos de operação de veículos, serão medidos em valores constantes por veículo-km pelo programa HDM-IV, comparando-se as situações sem e com projeto. Foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER/MG: i) calcular os indicadores para a média dos oito acessos rodoviários representativos (amostra) do programa; ii) definir os dados de entrada necessários ao HDM-IV; iii) coletar os dados cadastrais disponíveis nos projetos de engenharia; iv) utilizar as avaliações "ex-ante" para repetir os dados de entrada do HDM-IV para a situação 'sem projeto'; v) obter junto a Gerencia de Pavimento do DER/MG os dados necessários para atualizar informações referentes aos volumes de tráfego; vi) utilizar o pessoal técnico da Gerenciadora para efetuar os levantamentos de campo dos dados de entrada do HDM-IV para a situação 'com projeto' de cada trecho; vii) utilizar dados de custos em dólares constantes de outubro/2004; viii) replicar os cálculos referentes a outubro/2004 que definiram os indicadores de linha de base constantes no Marco Lógico, fazendo os ajustes necessários; ix) calcular os novos indicadores para



do Projeto (PCR) a ser preparado pelo Banco. Na presente ajuda memória podemos citar os seguintes motivos: i) aumento do custo médio por km por conta de adequações nos projetos, visando melhorias na qualidade da obra e maior segurança viária; ii) inflação de mercado motivada pelo volume de obras rodoviárias simultâneas no estado.

P 2.4 - Quanto estável e homogênea foi a execução através do tempo e, se for aplicável, o projeto poderia ser replicado em diferentes lugares ou áreas geográficas?

R 2.4 - A execução foi estável e homogênea pois não ocorreram problemas que pudessem atrapalhar a execução do programa. O projeto pode ser replicado na medida que o estado de Minas Gerais tem uma grande diversidade de relevo.

P 2.5 - Em que medida se pode reproduzir o projeto em outros lugares ou em diferentes circunstâncias? Porque? Que aspectos da execução foram somente específicos ao contexto do projeto? Que aspectos são possíveis de generalizar? Porque?

R 2.5 - Este é um programa rodoviário de pavimentação de acessos municipais, semelhante a outras experiências do DER/MG no próprio Estado de Minas Gerais. Portanto, este Programa pode ser facilmente replicado em qualquer lugar.

P 2.6 - Que tipo de intervenções ou serviços outorgados pelo projeto deveriam continuar depois de terminado o financiamento do Banco para este projeto? Porque?

R 2.6 - O último desembolso do Banco ocorreu em 20 de abril de 2010. Além disso, algumas cláusulas contratuais continuarão sendo executadas e só deverão estar concluídas em meados de 2015. Foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER/MG: i) manter um responsável pela UAGP para coordenar as ações relacionadas com o Programa até o cumprimento final de todas cláusulas contratuais da operação; e ii) manter ativo o contrato de gerenciamento do Programa até março de 2011.

P 2.7 - O que se aprendeu com a execução deste projeto específico que pudesse servir para projetos similares nesse Organismo Executor particular, setor, país ou em qualquer outra experiência?

do Projeto (PCR) a ser preparado pelo Banco. Na presente ajuda memória podemos citar os seguintes motivos: i) aumento do custo médio por km por conta de adequações nos projetos, visando melhorias na qualidade da obra e maior segurança viária; ii) inflação de mercado motivada pelo volume de obras rodoviárias simultâneas no estado.

P 2.4 - Quanto estável e homogênea foi a execução através do tempo e, se for aplicável, o projeto poderia ser replicado em diferentes lugares ou áreas geográficas?

R 2.4 - A execução foi estável e homogênea pois não ocorreram problemas que pudessem atrapalhar a execução do programa. O projeto pode ser replicado na medida que o estado de Minas Gerais tem uma grande diversidade de relevo.

P 2.5 - Em que medida se pode reproduzir o projeto em outros lugares ou em diferentes circunstâncias? Porque? Que aspectos da execução foram somente específicos ao contexto do projeto? Que aspectos são possíveis de generalizar? Porque?

R 2.5 - Este é um programa rodoviário de pavimentação de acessos municipais, semelhante a outras experiências do DER/MG no próprio Estado de Minas Gerais. Portanto, este Programa pode ser facilmente replicado em qualquer lugar.

P 2.6 - Que tipo de intervenções ou serviços outorgados pelo projeto deveriam continuar depois de terminado o financiamento do Banco para este projeto? Porque?

R 2.6 - O último desembolso do Banco ocorreu em 20 de abril de 2010. Além disso, algumas cláusulas contratuais continuarão sendo executadas e só deverão estar concluídas em meados de 2015. Foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER/MG: i) manter um responsável pela UAGP para coordenar as ações relacionadas com o Programa até o cumprimento final de todas cláusulas contratuais da operação; e ii) manter ativo o contrato de gerenciamento do Programa até março de 2011.

P 2.7 - O que se aprendeu com a execução deste projeto específico que pudesse servir para projetos similares nesse Organismo Executor particular, setor, país ou em qualquer outra experiência?

3.2 - Os novos sistemas gerenciais desenvolvidos durante a Fase I do Programa (SGIV - Sistema de Gestão da Infraestrutura Viária e PGTCP - Plano de Gestão do Transporte de Cargas Perigosas) continuam atendendo às necessidades do DER/MG.

IV. Delineamentos para a Avaliação "Ex-Post"

O Especialista do BID e os representantes do DER/MG acordaram as seguintes ações necessárias para realizar a avaliação "ex-post":

4.01 - O tipo de avaliação "ex-post" que se realizará: será realizada uma avaliação econômica "ex-post" com base na mesma metodologia utilizada na avaliação "ex-ante".

4.02 - O cronograma de execução: se houver interesse do BID a avaliação econômica "ex-post" será realizada a partir de maio de 2013 e deverá estar concluída até dezembro de 2013.

4.03 - As partes responsáveis de realizar a avaliação "ex-post": se houver interesse do BID a avaliação econômica "ex-post" será realizada pelo Banco com base nas informações a serem disponibilizadas pelo DER/MG nos Relatórios Anuais de Conservação.

4.04 - A estimativa de custos que se requer financiar: acredita-se que serão necessários cerca de US\$ 50 mil (cinquenta mil dólares).

4.05 - A fonte de financiamento: fundos do BID.

4.06 - A metodologia que se utilizará: a mesma metodologia utilizada na avaliação econômica "ex-ante", em que o programa HDM-IV é utilizado para o cálculo dos custos de operação rodoviários.

4.07 - Os requisitos de informação e as medidas para a adequada coleta de dados: com base nas informações sócio-econômicas, nas informações atualizadas de tráfego e nas pesquisas de campo.

4.08 - As ações que serão tomadas para assegurar a existência de uma adequada capacidade do DER/MG para realizar a avaliação, quando se requeira: o Contrato de Empréstimo 1709/OC-BR indica em sua Cláusula 4.05(b) que o Órgão Executor deverá compilar, arquivar e manter atualizados os dados, indicadores e parâmetros referentes ao desempenho do Programa, conforme indicado no Marco Lógico.

V. Conclusões da Reunião de Término de Projeto

Foi constatado que o DER/MG apresentou os resultados dos indicadores de efeitos diretos do Programa com o apoio técnico da Empresa CSL, responsável pelo apoio ao gerenciamento do Programa PROACESSO fase I. Estas informações serão disponibilizadas no Relatório Final a ser entregue ao BID até 31 de outubro de 2010.

Belo Horizonte, 21 de Outubro de 2010



Paulo de Lanna Barroso Jr.

Especialista em Transportes - BID



Maura Luiza Faria

Coordenadora da UAGP - DER/MG



Banco Interamericano de Desenvolvimento
Relatório de Término de Projeto – PCR 2010
Avaliação do Mutuário

Número do Projeto: 1709/OC –BR	
Agência(s) Executora(s): DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE MINAS GERAIS	
Mutuário: ESTADO DE MINAS GERAIS	
Data de Aprovação do Projeto: 26 de abril de 2004	Data de Efetivo contrato: 28 de abril de 2006
Data de Avaliação do Mutuário: 30 de outubro de 2010	Data da Reunião de Encerramento: 21 de outubro de 2010

Classificação de Desempenho do mutuário no Projeto

Probabilidade de alcance dos Objetivo(s) de Desenvolvimento:

[X] Muito Provável (MP) [] Provável (P) [] Pouco Provável (PP) [] Improvável (I)

Implementação do Projeto:

[X] Muito Satisfatório (MS) [] Satisfatório (S) [] Insatisfatório (I) [] Muito Insatisfatório (MI)

Resultado de Sustentabilidade do Projeto:

[X] Muito Provável (MP) [] Provável (P) [] Pouco Provável (PP) [] Improvável (I)

Comentários:

Quanto ao alcance dos objetivos de desenvolvimento

- Os objetivos do Programa foram alcançados, uma vez que o acesso à rede pavimentada do Estado de Minas Gerais foi assegurado aos Municípios do Programa – BID I.
- A melhoria de trafegabilidade vem sendo motivo de incentivo ao desenvolvimento socioeconômico.
- Os Municípios do Programa foram beneficiados com redução de custo de transporte de cargas e passageiros, redução do tempo de viagem, segurança, melhor acessibilidade a serviços sociais e atividades geradoras de rendas, garantindo trafegabilidade permanente e sustentável nos trechos.

Quanto à implementação do projeto

- A implementação ocorreu satisfatoriamente, na medida em que as metas foram todas alcançadas, o que se demonstrou nos relatórios de acompanhamento do programa parciais e final.

Os componentes de Fortalecimento Institucional,

- Encontra-se em andamento a implementação do Sistema Integrado de Gestão de Infraestrutura Viária - SGIV, com o objetivo de modernizar as atividades operativas do DER/MG, através da criação de uma base de informações confiáveis e atualizadas que integre os sistemas existentes no Órgão e também com os sistemas corporativos do Estado de Minas Gerais.

Desempenho do Mutuário durante a Execução do Projeto

O Estado de Minas Gerais, na condição de Mutuário do Projeto, cumpriu as condições contratuais através de ações institucionais como alocação de recursos para a contrapartida local, desapropriações de áreas para a implantação dos trechos, implementação do Fortalecimento Institucional do DER/MG através da Implantação do Sistema de Gestão de Infra Estrutura Viária, execução dos trabalhos de Compensação Ambiental com a Implantação da Sede do Parque Estadual de Grão Mongol, implementação de ações e programas referentes a Supervisão Ambiental, Comunicação Social e Educação Ambiental bem como a implementação das metas físicas objeto do contrato de empréstimo.

Classifique seu próprio desempenho durante a Execução do Projeto:

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

O gerenciamento do projeto se desenvolveu em atendimento às condições contratuais e as normas do agente financiador. Quando necessário, foram efetuadas revisões nos projetos de engenharia, com a não objeção do Banco, gerando aditamentos aos contratos, permitindo a continuidade das obras.

Desempenho do Banco durante a Preparação do Projeto

☒ Muito Satisfatório

O Banco, através das Missões Especializadas, disponibilizou as instruções dos procedimentos normativos da Instituição, e em parceria com a Equipe do Órgão Executor, orientou e identificou ações para o bom andamento do programa, contribuindo decisivamente para o sucesso da operação de empréstimo.

Desempenho do Banco Durante a Supervisão do Projeto

Classifique o desempenho do Banco durante a preparação e supervisão do projeto. Considerar fatores tais como: qual o banco que facilitou o desenho do projeto, propuseram soluções técnicas adequadas para os problemas identificados e responderam com o que foi pedido pelo Mutuário (tempo, tipo de seleção de instrumento).

Assistência técnica (incluindo treinamento formal e informal) para as Agências Executoras, tempo do Banco para responder às necessidades e flexibilidade de resposta em situações de emergência durante a implementação do projeto:

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

A comunicação entre Banco e Executor no atendimento de demandas surgidas durante a implementação do projeto foi muito satisfatória, contribuindo para o sucesso do Programa.

Sugestões Adicionais para Melhorar Desempenho do Banco

Comentários adicionais / sugestões para melhoria do desempenho do Banco no futuro.