

BRASIL

PROGRAMA VIAL DEL ESTADO DE CEARÁ - CEARÁ III

(BR-L1181)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Vera Lucia Vicentini (INE/TSP), jefe de equipo; Rodolfo Huici (INE/TSP); Dalve Soria Alves (TSP/CBR); Teresa Maurea Faria (LEG/SGO); Young Kim (INE/TSP); Natalia Sanz (INE/TSP) y Caterina Vecco (INE/TSP)

ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Introducción.....	2
B.	Antecedentes, Problema y Justificación	2
C.	Objetivo, Componentes y Costos.....	4
D.	Matriz de Resultados e Indicadores Principales	8
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	8
A.	Instrumento de financiación y Condiciones Contractuales	8
B.	Riesgos ambientales y sociales y Medidas de Mitigación.....	8
C.	Riesgo Fiduciario.....	10
D.	Otros Temas y Riesgos	12
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	13

ANEXOS	
ANEXO I	Resumen de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM)
ANEXO II:	Marco de Resultados / Matriz de Indicadores
ANEXO III:	Tabla de Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDO	
1.	Plan de Adquisiciones http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1622823
2.	Plan Operativo Anual (POA) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1626614
3.	Esquema de Monitoreo y Evaluación: http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1626646
4.	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS): http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1622533
OPCIONAL	
4.	Mapas Programa Ceará I, II y III http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1630456
5.	Índice de Desarrollo Humano (IDH) de los Municipios del Estado de Ceará http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2050918

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CEGAF	Célula de Gestión Ambiental y Derecho de Vía
COEMA	Consejo Estadual de Medio Ambiente
COFAF	Coordinadora Administrativa y Financiera
DER	<i>Departamento de Edificações e Rodovias</i> (Departamento de Edificaciones y Carreteras)
EC	Estado de Ceará
GEC	Gobierno del Estado de Ceará
GdB	Gobierno de Brasil
HDM-4	<i>Highway Design and Maintenance Standards Model</i>
IDH	Índices de Desarrollo Humano
InfraFondo	Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura
POA	Plan Operativo Anual
RMF	Región Metropolitana de Fortaleza
SEFAZ	<i>Secretaria da Fazenda</i> (Secretaria de Hacienda)
SEINFRA	<i>Secretaria da Infraestrutura</i>
SEMACE	<i>Superintendência Estadual de Medio Ambiente</i>
SEPLAG	Secretaría de Planificación y Gestión
SGA	Sistema de Gestión Ambiental
SIAF	Sistema Integrado de Administración Financiera
SIGMA	Sistema de Gestión del Mantenimiento
TCE/CE	Tribunal de Cuentas del Estado do Ceará
TdR	Términos de Referencia
UGP	Unidad Gerenciadora del Programa

RESUMEN DEL PROYECTO

BRASIL PROGRAMA VIAL DEL ESTADO DE CEARÁ - CEARÁ III (BR-L1181)

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS ¹			
Prestatario: Gobierno del Estado de Ceará (GEC) Garante: Gobierno de Brasil (GdB) Organismo Ejecutor: <i>Departamento de Edificações e Rodovias</i> - DER (Departamento de Edificaciones y Carreteras)		Plazo de amortización	25 años
		Período de gracia	5 años
		Período de desembolso	5 años
BID (CO) US\$158.620.000 Local US\$ 95.735.000 Total US\$254.355.000	Tasa de interés		LIBOR
	Inspección y vigilancia		*
	Comisión de Crédito		*
	Moneda: Dólares estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria		
ESQUEMA DEL PROYECTO			
Objetivo y descripción del Programa: El objetivo del Programa es mejorar las condiciones físicas de circulación y de seguridad en la red vial estadual, promoviendo la mejora de la integración física de sus regiones y contribuyendo de esta manera al desarrollo económico y social sostenible del Estado de Ceará. Para ello, el Programa incluirá obras civiles de rehabilitación y pavimentación de vías y actividades de fortalecimiento de la gestión institucional del DER.			
Cláusulas contractuales especiales: <i>Condición previa al primer desembolso:</i> entrada en vigencia del convenio de ejecución entre el Prestatario y el Organismo Ejecutor en los términos acordados con el Banco (¶3.1). <i>Condición especial de ejecución:</i> el inicio de cualquier obra estará condicionado a la firma y la entrada en vigencia del correspondiente contrato de servicios de supervisión de obras, entre el Organismo Ejecutor y la respectiva empresa (¶2.7). <i>Condición contractual especial:</i> El plazo para el inicio material de las obras del Programa será de cuatro (4) años (¶1.26).			
Excepciones a las políticas del Banco: Se plantea una excepción a la política de reconocimiento Retroactivo y Contratación Anticipada para permitir el reconocimiento de gastos incurridos por el Prestatario con cargo a la contrapartida a partir de la fecha de entrada del proyecto en el inventario de operaciones del Banco, el 12 de diciembre de 2007 (anteriormente a los 18 meses de la aprobación del proyecto por el Directorio Ejecutivo) (¶3.6).			
El proyecto es coherente con la Estrategia de País: Sí [x] No []			
El Proyecto Califica Como: SEQ[] PTI [X] Sector [] Geográfica[X] %Beneficiarios []			

* 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 del 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. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Introducción

- 1.1 El Estado de Ceará (EC) está localizado 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), capital del EC, con 3,4 millones de habitantes, la principal de ellas. Con un PIB estadual, en 2007, de R\$57 mil millones (US\$24 mil millones) el EC representa un 2,0% del PIB nacional y ocupa la 12ª posición entre los veintisiete estados brasileños.
- 1.2 El sector económico más importante en Ceará es el de servicios y comercio, vinculado principalmente a las actividades turísticas, con una participación de 57% del PIB estadual, seguido por el sector industrial con una participación del 38%; ambos vienen creciendo a tasas levemente superiores al crecimiento del país¹. El sector agropecuario es comparativamente pequeño (6% del PIB estadual) principalmente por el clima semi-árido que predomina en la zona rural del estado, pero juega un rol fundamental en la economía pues representa el segundo mayor contingente de población económicamente activa. En su conjunto, estos sectores son altamente dependientes del transporte carretero.

B. Antecedentes, problema y justificación

- 1.3 El Gobierno del Estado de Ceará (GEC) ha invertido, en los últimos años, continua y sistemáticamente en infraestructura de transporte vial para materializar las mejoras alcanzadas por su economía en competitividad y capacidad productiva. Para ello, el GEC ha aplicado una política vial centrada en: (i) la expansión continua de la malla vial pavimentada; (ii) la mejora de sus especificaciones técnicas, para responder a las nuevas demandas creadas; (iii) la prioridad a la conservación del patrimonio vial; (iv) el énfasis en la seguridad vial y (v) la mejora continua de la capacidad técnica del *Departamento de Edificações e Rodovias* (DER).
- 1.4 La red vial en Ceará tiene 51.712 km de longitud, de los cuales el 5% son vías federales, el 21% estaduais y el 74% municipales. Sólo el 16% de la red está pavimentado, del cual un 70% son vías estaduais, 26% federales y 4% son municipales. Desde inicios de la década de 80, el GEC realiza esfuerzos para pavimentar los principales corredores 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 red vial estadual, así como su mantenimiento y operación, están a cargo del DER. Según el informe general de este organismo vial de 2007, la red estadual pavimentada se encuentra en un 58% en buenas

¹ Ceará, 6% y 6,5%; Brasil, 6,7% y 4,7% respectivamente.

condiciones, un 28% en estado regular y sólo un 14% en malas condiciones. Estos resultados son producto de la política de conservación vial adoptada por el DER, la cual se basa en tres elementos fundamentales: (i) el Sistema de Gestión del Mantenimiento (SIGMA), el cual concentra la coordinación y la gerencia de las actividades de conservación y mantenimiento; (ii) el trabajo de la Coordinadora (gerencia) de Ingeniería y de los diez distritos operacionales a cargo de los servicios de conservación; y (iii) haber logrado, mediante la aplicación de instrumentos normativos de circulación, que los grandes camiones y sus cargas pesadas se mantengan sobre las carreteras federales. Estas buenas prácticas han sido acompañadas con un continuo aumento en los recursos invertidos en la operación y mantenimiento de la red estadual, los cuales pasaron de R\$10,5 millones en 2003 a R\$60,7 millones en 2006.

	Pavimentados (km)	Sin Pavimentar (km)	Total (km)
Federal	2.152	349	2.501
Estadual	5.768	4.890	10.658
Municipal	373	38.180	38.553
TOTAL	8.293	43.419	51.712

- 1.5 El sistema de transporte estadual se completa con los ferrocarriles, puertos y aeropuertos. El EC cuenta con 1.200 km de vías férreas, de trocha métrica, que vincula Fortaleza con los estados vecinos de Piauí y Maranhão (línea troncal norte) y Paraíba (línea troncal sur), además de dos ramales menores hasta el puerto de Mucuripe (Fortaleza) y el municipio de Crato. El ferrocarril está operado por la Compañía Ferroviaria del Nordeste, que mueve, solamente en Fortaleza, 1.700.000 t/año.
- 1.6 El sistema portuario está formado por los puertos de Mucuripe (Fortaleza) y Pecem (São Gonçalo do Amarante). El primero mueve 3 millones de toneladas y 70.000 contenedores por año, operando buques de hasta 50.000 tm. Pecem es un puerto de gran calado, que opera comercialmente desde 2003, moviendo 2.200.000 t/año, de las cuales dos tercios son de exportación y el resto de cabotaje marítimo. Este puerto está encarando un programa de expansión que ampliará sustancialmente su capacidad. El sistema aeroportuario está integrado por un aeropuerto internacional (Fortaleza) que recibe más de 3 millones de pasajeros/año, 8 aeropuertos regionales (Juazeiro do Norte, Sobral, Iguatú, Camoçim, Aracatí, Campos Sales, Quixadá y Crateús) y 61 aeródromos.
- 1.7 **Estrategia y plan de inversiones del GEC.** La estrategia vial del GEC consiste en paulatinamente ampliar la red pavimentada, mientras se mantiene adecuadamente la red existente (pavimentada y no pavimentada) a través de la aplicación de una rigurosa política de conservación del patrimonio vial estadual, mediante prácticas de planificación, financiación, gestión y monitoreo cercanas a los máximos requerimientos de la malla. Los planes de inversión se sostienen con una exigente planificación y una programación de actividades que incluye todo el ciclo de proyecto.

- 1.8 **Estrategia de país.** El Programa es consistente con la estrategia del Banco para Brasil, Documento GN-2327. La estrategia define cuatro áreas de acción: (i) Productividad e Infraestructura, con prioridad al uso de modalidades de cooperación público-privado en las nuevas inversiones; (ii) Pobreza, Equidad y Formación de Capital Humano, con una focalización en los programas de distribución de renta; (iii) Condiciones de Vida y Eficiencia en Ciudades, integrando acciones de combate a la pobreza urbana y mejoras de la habitabilidad, eficiencia y calidad ambiental de las ciudades; y (iv) Fortalecimiento Institucional y modernización del Estado, con énfasis en las áreas subnacionales de gobierno.
- 1.9 El Programa propuesto es consistente con esta estrategia pues: (i) coadyuvará al desarrollo de un sistema de transporte estadual más eficiente basado en una infraestructura vial en mejor estado y con mayor seguridad, que facilite el acceso a los servicios sociales de la población y garantice el transporte de mercancías y productos de y hacia los centros de consumo, producción y exportación; (ii) la mayor movilidad de pasajeros y mercancías repercutirá en una mejora de la competitividad estadual; y (iii) dará continuidad a las buenas prácticas de conservación y gestión vial adoptadas por el DER.
- 1.10 **Justificación de la participación del Banco.** 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). El Programa Ceará II (1019/OC-BR), finalizado en 2004, pavimentó y rehabilitó cerca de 2.100 km de vías estaduais (18% adicional a lo previsto). Ambos programas lograron superar las metas físicas previstas ([ver enlace electrónico #1630456](#)) y grandes avances en materia institucional, incluyendo la implementación del Sistema de Gestión del Mantenimiento (SIGMA). Por medio de este Programa, el GEC pretende dar continuidad a esta alianza, manteniendo sus inversiones en pavimentación y rehabilitación de las vías estaduais y fortaleciendo su capacidad de gestión vial a través del fortalecimiento del DER. Vale destacar que, en el referido ámbito de la alianza estratégica para el desarrollo de prácticas sostenibles de conservación y preservación del patrimonio vial, el Banco aprobó en abril de 2009 una cooperación técnica con recursos no reembolsables del InfraFondo (ATN/OC-11568-BR), que se destina a financiar un proyecto piloto de mantenimiento vial por niveles de servicio que permitirá al DER comparar diferentes alternativas de contratación de las actividades de mantenimiento y adoptar la más eficiente y sostenible.

C. Objetivo, Componentes y Costos

1. Objetivo

- 1.11 El objetivo del Programa es mejorar las condiciones físicas de circulación y de seguridad en la red vial estadual, promoviendo la mejora de la integración física de sus regiones y contribuyendo de esta manera al desarrollo económico y social sostenible del Estado de Ceará. Para ello, el Programa incluirá obras civiles de

rehabilitación y pavimentación de vías y actividades de fortalecimiento de la gestión institucional del DER.

- 1.12 Se estima que las acciones previstas bajo este Programa traerán beneficios a los usuarios de las vías estatales (incluyendo a todas las personas que las utilizan de alguna forma, tanto peatones como vehículos no motorizados y motorizados). Se beneficiarán también las poblaciones de los núcleos urbanos que serán atendidos por las obras, al ver mejoradas sus condiciones de accesibilidad, al igual que las actividades económicas ubicadas en dichas áreas de influencia, al aumentar su acceso a proveedores, clientes y mercados. El Programa califica como un proyecto orientado a la reducción de la pobreza (PTI), por aplicación del criterio geográfico. El ámbito geográfico se extenderá a gran parte de los municipios del estado, que dada la naturaleza prevalente de la pobreza rural de la región nordeste de Brasil, presentan Índices de Desarrollo Humano (IDH) inferiores al promedio estadual ([ver enlace electrónico #2050918](#)) y del país.

2. Componentes

- 1.13 El Programa posee tres componentes principales: (i) ingeniería y administración; (ii) obras civiles y su supervisión; y (iii) fortalecimiento institucional.
- 1.14 **Componente 1. Ingeniería y administración** (US\$13,3 millones)
- 1.15 **Subcomponente 1.1. Estudios y proyectos.** Financiará los estudios y diseños necesarios para una adecuada y sostenible implementación del actual programa de inversión del DER en materia de rehabilitación y pavimentación de carreteras. Las actividades a financiar incluyen la elaboración de estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio ambientales.
- 1.16 **Subcomponente 1.2. Administración del Programa.** Incluirá el financiamiento de la contratación de una empresa gerenciadora² que tendrá por función apoyar al DER en: (i) el diseño, la implementación y la operación de un plan de monitoreo y evaluación; (ii) la formulación de los informes de acompañamiento y análisis; (iii) el apoyo en las contrataciones (elaboración de TdR y otros documentos licitatorios); (iv) el acompañamiento en la fiscalización de obras, proyectos y otros servicios (visita a obras; orientación y revisión de los proyectos finales de ingeniería; control de calidad); (v) la elaboración de estudios de viabilidad económica; (vi) la fiscalización de las obras y de las medidas de control ambiental relacionadas (localización de campamentos y otras áreas de apoyo; evaluación de las estrategias de ataque de las obras; acompañamiento de las actividades, en coordinación con las firmas de supervisión; seguimiento de los temas pendientes de resolución); y (vii) el seguimiento de los indicadores de resultados.

² La utilización de empresas gerenciadoras en Brasil es una práctica extendida en proyectos con el Banco, práctica que ha permitido la buena ejecución de muchos proyectos en varios estados. Esta firma da flexibilidad y agilidad en aspectos de ejecución no vinculados a temas fiduciarios, generalmente en aspectos técnicos especializados que están por fuera de las actividades de la administración habitual de DER; permite, además, dar seguimiento a las relaciones con el Banco.

- 1.17 **Subcomponente 1.3. Auditoría financiera y contable del Programa.** Incluye recursos para la realización de auditorías semestrales y anuales, de conformidad con las políticas del Banco.
- 1.18 **Componente 2. Obras civiles y supervisión** (US\$237,6 millones)
- 1.19 Este componente buscará la mejora de la red vial estadual, tanto para aquellos tramos que, debido al aumento de la demanda requieren del cambio de su estándar técnico como de los que, por haber llegado al fin de su vida útil, deben ser rehabilitados; estas actividades tienden a mejorar la conectividad de la red estadual, tanto a su interior, como con las redes federal y municipal. Asimismo, este componente incluirá la contratación de la supervisión de las obras.
- 1.20 Está previsto que el Programa intervendrá en por lo menos 48 (cuarenta y ocho) tramos de carreteras. Como parte de las labores de preparación de la operación, el DER ha identificado 16 (dieciséis) tramos que serán objeto de rehabilitación o pavimentación, y para los que fueron desarrollados estudios de factibilidad económica, diseños de ingeniería final y análisis ambientales. El mapa en el enlace electrónico ([ver enlace electrónico #1630456](#)) muestra la localización de los proyectos atendidos en los Programas anteriores Ceará I y II y los tramos propuestos para el presente Programa.
- 1.21 **Subcomponente 2.1. Pavimentación.** Financiará la pavimentación de 280 km de vías estaduais, con el objetivo de posibilitar una mejor integración territorial y el desarrollo socioeconómico de las zonas rurales pobres del estado. Los tramos fueron seleccionadas basados en las potencialidades de desarrollo socioeconómico identificadas por las varias secretarías que conforman el GEC, y la priorización de las mismas fue ratificada por las peticiones de la población a través de su actuación en los Planes Plurianuales Participativos.
- 1.22 **Subcomponente 2.2. Rehabilitación.** Financiará la rehabilitación de 750 km de vías estaduais que están llegando al fin de su vida útil y cuya inclusión en el Programa permitirá dar continuidad a las políticas de conservación vial del DER. Los tramos a ser rehabilitados fueron priorizados a través del levantamiento visual continuo que hace el SIGMA y datos de los distritos operacionales.
- 1.23 **Subcomponente 2.3. Supervisión de obras.** Incluye la contratación de empresas supervisoras para realizar las siguientes tareas: i) acompañar las obras, asegurando el cumplimiento de las especificaciones técnicas y ambientales definidas en los estudios desarrollados; (ii) verificar la calidad de las tareas desarrolladas por los contratistas; (iii) mantener laboratorios y otros equipos que permitan ejecutar los ensayos y controles tecnológicos necesarios; (iv) efectuar las mediciones de los servicios ejecutados por los contratistas; (v) asesorar a DER en cuestiones relativas a la conducción de la obra, incluyendo la obtención de los permisos ambientales requeridos para la utilización de recursos naturales e instalación de servicios de apoyo a la ejecución de las obras civiles; (vi) opinar sobre las necesidades de modificación del contrato, suspensión del servicio, ampliación de actividades, modificación de precios unitarios y precio de nuevas actividades; (vii) elaborar

informes mensuales de avance, incluyendo tanto los avances de obra como aquellos relacionados a la implementación de las medidas de control ambiental y el informe final de obra; entre otros.

1.24 **Componente 3. Fortalecimiento Institucional** (US\$3,4 millones).

1.25 Financiará el apoyo a los sectores de planificación vial y de gestión ambiental del DER: (i) desarrollo del Plan Director Vial y su inventario georreferenciado de la red vial estadual, consolidación de un banco de datos y la implementación de sistemas informatizados de planificación y gestión vial; y (ii) elaboración del Sistema de Gestión Ambiental (SGA) y la implementación de sus actividades prioritarias, incluyendo las normas para regular el derecho de uso y de pasaje por terceros respecto al derecho de vía y el cobro correspondiente.

3. Costos

1.26 El costo total del Programa será de US\$254.355.000,00 de los cuales US\$158.620.000,00 (62%) provendrán del financiamiento del Banco y los restantes US\$95.735.000,00 (38%) corresponderán a la contrapartida local. El Programa será de obras múltiples y tendrá un plazo estimado de ejecución de cuatro años y medio³. La desagregación de los recursos, por componente y aporte, se presenta a continuación (en miles de US\$).

CATEGORÍAS DE INVERSIÓN*	TOTAL	BANCO	APORTE LOCAL
1. Ingeniería y administración	13.300	5.100	8.200
Estudios y proyectos	6.900	0	6.900
Administración	6.100	4.800	1.300
Auditoría financiera	300	300	0
2. Obras civiles y su supervisión	237.655	151.000	86.655
Pavimentación (280 km)	78.790	50.100	28.690
Rehabilitación (750 km)	136.865	83.080	53.785
Supervisión de obras	19.800	17.820	1.980
Desapropiación	1.100	0	1.100
Compensación socioambiental	1.100	0	1.100
3. Fortalecimiento institucional	3.400	2.520	880
Plan Director Vial y Actualización del SIGMA	2.700	1.890	810
Sistema de Gestión Ambiental de DER	700	630	70
TOTAL	254.355	158.620	95.735

* El interés y los cargos financieros serán pagados con recursos propios del prestatario, no incluidos en el Programa

³ El plazo para el inicio material de las obras del Programa será de cuatro (4) años

D. Matriz de Resultados e Indicadores Principales (seguimiento del PPMR)

- 1.27 Los principales resultados que se espera obtener a través de la implementación del Programa se resumen a continuación y se detallan en mayor profundidad en la Matriz de Resultados (Anexo II).

RESULTADOS ESPERADOS	INDICADOR
Reducción en los costos de operación de vehículos	Específico por tipo de obra (rehabilitación o pavimentación) y tipo de vehículo y valor promedio calculado sobre la base de los estudios de los proyectos de la muestra
Reducción de los tiempos de viaje	Específico por tipo de obra (rehabilitación o pavimentación) y tipo de vehículo y valor promedio calculado sobre la base de los estudios de los proyectos de la muestra
Mejora en la planificación y gestión vial	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la red pavimentada • Integración de sistemas de planificación vial; gestión del mantenimiento y plan de inversiones del DER • Mejora del sistema de gestión del derecho de vía

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumento de Financiación y Condiciones Contractuales

- 2.1 El Programa Vial del Estado de Ceará – Ceará III es un préstamo de inversión, bajo la modalidad de obras múltiples. El plazo del préstamo será de 25 años y el período de desembolso será de cinco años, conforme presentado en el cronograma a continuación (valores en miles de US\$).

	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
BID	32.608	40.375	37.990	25.097	22.550	158.620
GEC	34.743	24.075	16.425	10.675	9.817	95.735
TOTAL	67.351	64.450	54.415	35.772	32.367	254.355

B. Riesgos ambientales y sociales y Medidas de Mitigación

- 2.2 El proyecto fue clasificado en la categoría B y, en consonancia con ello, durante la preparación de la operación se ha realizado: (i) una visita de campo a todos los tramos que se tiene previstos atender por el Programa; (ii) análisis ambientales de los 16 proyectos de rehabilitación y pavimentación que componen la muestra representativa; y (iii) dos audiencias públicas, los días 12 y 13 de junio de 2008, en dos ciudades situadas en el área de influencia del Programa. El Programa ya cuenta con Licencia Previa Ambiental, emitida el 24 de septiembre de 2008, por la Superintendencia Estadual de Medio Ambiente (SEMACE) y con el Plan de Control Ambiental de los proyectos de la muestra, documento básico para tramitar la correspondiente licencia de instalación (LI).

- 2.3 Como resultado de los estudios desarrollados, se prevé que las obras de pavimentación y de rehabilitación del Programa no generarán impactos negativos significativos, debido a que los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, bastante tradicionales desde el punto de vista de ingeniería y ejecutados sobre el derecho de vía existente, no resultando en afectaciones prediales y tampoco de áreas ambientalmente sensibles.
- 2.4 Asimismo, los proyectos de rehabilitación y pavimentación incluyen medidas de mejora de relación vía-usuario-entorno, entre ellas: (i) ensanchamiento lateral de la vía en los puntos de parada de ómnibus para permitir la construcción de instalaciones específicas, principalmente juntos a equipamientos de salud y educación; (ii) pavimentación de pequeños tramos de los accesos secundarios junto a sus intersecciones con la vía; (iii) medidas especiales de seguridad vial cerca de escuelas, hospitales y cruces de áreas urbanas; (iv) ampliación de las bermas laterales en una extensión de 2 km a 3 km en las entradas o salidas de los poblados para incluir una faja multiuso pavimentada de 1,5 m de ancho adicional para uso de peatones y ciclistas; y (v) identificación de los pasivos ambientales críticos e inclusión de los correspondientes costos de corrección en los presupuestos de las obras.
- 2.5 El Programa contará con un sistema de seguimiento y supervisión de la ejecución de los proyectos que comprenderá: (i) el control de las licencias y permisos referentes a las instalaciones de apoyo a las obras, supresión de vegetación, etc.; (ii) exigencia de especialista ambiental en los equipos de supervisión de obras; (iii) inspecciones ambientales periódicas de los especialistas ambientales del DER para verificar la adecuada aplicación de los procedimientos de control ambiental de las obras; y (iv) entrenamiento ambiental de los equipos de las contratistas por parte de los supervisores.
- 2.6 El DER cuenta con una Célula de Gestión Ambiental y Derecho de Vía (CEGAF), vinculada a la Coordinadora (gerencia) de Ingeniería, que es la unidad responsable por la gestión ambiental y social de los proyectos viales y sus correspondientes derechos de vía. La CEGAF viene desarrollando de modo eficiente el licenciamiento ambiental de los proyectos del DER, la supervisión y el seguimiento de los estudios ambientales y sociales relacionados a los proyectos viales, y el seguimiento y fiscalización ambiental de las obras, incluyendo la elaboración de informes de fiscalización que son encaminados a los responsables por las obras civiles para la corrección de los problemas identificados durante las visitas realizadas. La evaluación realizada durante la preparación de la operación (ver IGAS) estableció que la capacidad institucional y técnica del CEGAF para la implementación del programa es adecuada. Sin embargo, y con el objeto de fortalecer dicha capacidad, el Programa incluye recursos para el diseño de un Sistema de Gestión Ambiental completo y la implementación de las acciones seleccionadas como prioritarias.

C. Riesgo Fiduciario

- 2.7 Dada la experiencia satisfactoria del ejecutor en programas anteriores con el Banco, no se anticipan problemas institucionales o fiduciarios. El DER es un ejecutor competente, conforme ha sido demostrado por la condición y longitud de la red bajo su jurisdicción y por su larga experiencia en la contratación de obras. El DER tiene una estructura organizacional adecuada y contará con el apoyo de una empresa gerenciadora para la ejecución del Programa y con firmas especializadas para la supervisión de las obras. Las acciones de fortalecimiento institucional implementadas, reforzaron su estructura organizativa y capacidad de gestión. En el área técnica, las obras a ser ejecutadas no presentan gran dificultad; existe, asimismo, un amplio mercado de empresas supervisoras y constructoras capacitadas para el tipo de obras que serán financiadas. Para apoyar una buena ejecución del Programa, el inicio de cualquier obra estará condicionado a la firma y entrada en vigencia del correspondiente contrato de servicios de supervisión de obras, entre el Organismo Ejecutor y la respectiva empresa.
- 2.8 Los análisis de la capacidad financiera del GEC indican el cumplimiento de los límites establecidos por la Ley de Responsabilidad Fiscal de Brasil. El EC ha alcanzado las metas acordadas y las proyecciones de recaudación y deuda se presentan favorables; la operación se incluye dentro del límite acordado con el gobierno federal para operaciones de crédito externo. Por lo tanto, se puede anticipar el cumplimiento de las metas:

RUBRO	REALIZADO (millones de R\$)				METAS (millones de R\$.)	
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
meta n° 1: la deuda pública y su relación con la recaudación líquida real						
Establece una trayectoria para reducir la relación deuda/recaudación a 1,0 (los coeficientes de las metas son límites superiores). En 2006 se registró el valor de 0,80 y se muestra la tendencia decreciente.						
saldo de deuda	4.213	3.885	4.305	4.313	3.810	4.531
RLR	4.081	4.664	5.411	5.650	6.923	6.694
deuda/RLR	1,03	0,83	0,80	0,76	0,55	0,68
meta n° 2: resultado primario (RP) positivo						
Exige que la diferencia entre los ingresos y gastos no financieros sea positiva. El desempeño histórico reciente del EC indica que no tendría dificultades en alcanzar las metas acordadas.						
recursos propios	4.727	5.348	6.219	6.534	-11.208	7.773
gastos primarios	4.351	4.750	6.000	6.267	9.827	7.573
RP	376	598	219	247	1.380	200

meta n° 3: gasto en personal						
Establece un tope del 60% a la nómina de pagos a activos e inactivos como porcentaje de la recaudación neta real anual, en función de los ingresos líquidos corrientes (ILC).						
gasto	2.309	2.545	2.836	3.254	3.011	3.884
ILC	4.652	5.337	6.116	6.511	7.887	7.724
gasto/ILC (%)	49,65	47,69	46,37	49,97	38,18	50,28
meta n° 4: ingresos propios						
busca aumentar la capacidad de recaudación real.						
ingresos propios	3.346	3.446	4.154	4.246	5.315	4.888
meta n° 5: inversión pública (IP)						
Limita las inversiones y otros gastos de capital. De no alcanzarse la recaudación esperada, el Estado se compromete a ajustar sus inversiones y garantizar el cumplimiento de la meta 2.						
inversión	503	407	1051	855	1.189	1.283
IP/RLR (%)	12,32	8,73	19,42	15,13	17,17	19,16

Todos los valores están en millones de R\$.

- 2.9 En términos de capacidad de aporte de contrapartida, el DER cuenta con una experiencia previa altamente satisfactoria en tanto ejecutor de los préstamos 587/OC y 1019/OC, de naturaleza similar al presente, por lo que no se espera haya dificultades de esta naturaleza. Su presupuesto ha sido relativamente estable (salvo una reducción coyuntural en 2007) y se espera que éste presente un incremento cualitativo a partir de la decisión del GEC de aumentar la inversión vial y la incorporación de los recursos de esta operación. El cuadro presenta la evolución de los ingresos y gastos para el período 2003-2008 y la proyección para el período 2009-2011 (promedio anual, en miles de R\$ corrientes):

concepto	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009-2011*
ingresos corrientes	59.110	88.548	42.896	39.957	49.366	-64.309	174.456
transferencias EC	52.680	74.264	25.698	38.886	37.333	-53.498	167.984
otros ingresos corrientes	6.430	14.283	17.198	1.071	12.033	-10.812	6.472
ingresos de capital	85.472	54.023	101.022	148.649	86.448	-82.733	206.881
transferencias EC	83.986	50.796	99.223	148.583	85.247	-82.733	206.881
transferencias GdB	815	3.208	1.800	66	1.201		
otros ingresos de capital	671	19					
total ingresos	144.581	142.571	143.919	188.605	135.814	147.042	381.338
gastos corrientes	26.938	28.458	30.346	42.849	45.321	47.755	55.118
personal	17.817	18.185	19.892	32.005	33.667	-35.061	39.219
otros gastos corrientes	9.121	10.273	10.454	10.844	11.654	12.695	15.899
gastos de capital	117.643	114.113	113.573	145.756	90.493	-99.287	326.220
inversión en vías	109.591	109.493	113.563	135.367	88.710	-89.770	320.128
programa vial						-61.596	225.390
programa Ceará 3						-28.175	94.738
otras instalaciones	8.052	4.620	10	10.389	1.783	9.517	6.092
total gastos	144.581	142.571	143.919	188.605	135.814	147.042	381.338

*Promedio anual

D. Otros Temas y Riesgos

- 2.10 *Criterios de elegibilidad de vías.* El Programa actuará en aquellas vías de mayor demanda relativa y con destacada necesidad de intervención identificada en función de las potencialidades de desarrollo socioeconómico de las regiones que atienden y de los resultados del Sistema de Gestión de Mantenimiento (SIGMA), con vistas a conservar el patrimonio vial. Adicionalmente, todas las vías deberán presentar una tasa interna de retorno económica superior al 12% y un valor actual neto positivo (§2.12).
- 2.11 La inclusión de cualquier proyecto vial en el financiamiento estará condicionado a: (i) la no objeción del Banco a los correspondientes estudios técnicos, económicos y socioambientales; (ii) la presentación de las requeridas licencias ambientales y demás permisos previstos en el marco legal vigente; y (iii) al cumplimiento de las políticas y salvaguardias del Banco. No se prevé la financiación de proyectos de construcción de nuevos tramos de vías y de rehabilitación y pavimentación de tramos existentes localizados en áreas ambientalmente protegidas o con alta vulnerabilidad ambiental; sin embargo, si se identificara la necesidad de hacerlo, y por solicitud del DER, los mismos solo serían elegibles para financiamiento desde que se presente para la no objeción previa del Banco los correspondientes estudios de impacto ambiental,
- 2.12 *Factibilidad económica.* Cada tramo a ser intervenido posee una evaluación económica basada en conteos de tránsito específicos o, de poseer algún conteo reciente de los que realiza DER por aplicación de su sistema de planificación, se utilizan éstos. Asimismo, se aplican tasas de expansión de la demanda específicas para cada tramo y tipo de vehículo. La herramienta de evaluación es el HDM-4 (*Highway Design and Maintenance Standards Model*). Mediante este modelo se determinan los principales indicadores económicos (TIR) de cada intervención; posteriormente se hace un análisis de sensibilidad: un aumento del 20% en los costos y una reducción similar en los beneficios. La línea de base para esta evaluación se realiza individualmente para todas las obras del Programa. Los tramos deben superar la exigencia de una TIR de 12%. Estos análisis forman parte de los perfiles de proyecto referidos en el ítem anterior. No se esperan riesgos sustanciales en este aspecto.
- 2.13 *Riesgos de ejecución.* En el área técnica, las obras no representan un excesivo grado de dificultad y existe un amplio mercado, a nivel nacional e internacional, de empresas supervisoras y constructoras capacitadas para el tipo de obras que serán financiadas. En cuanto a la sostenibilidad técnica y operacional, el DER ha dado prioridad a la conservación de la red vial a su cargo. En el área ambiental, las obras no presentan significativos impactos indirectos, y los directos, relacionados con la implementación de las obras, serán adecuadamente controlados y mitigados durante las obras.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

- 3.1 **Prestatario, organismo ejecutor y garante.** El prestatario será el Estado de Ceará; el organismo ejecutor será su *Departamento de Edificações e Rodovias* (DER). La República de Brasil será el garante de las obligaciones financieras derivadas del préstamo a ser suscrito entre el Prestatario y el Banco. El GEC y el DER firmarán un convenio de ejecución; la firma y entrada en vigencia de este convenio, en los términos acordados con el Banco, será condición especial previa al primer desembolso.
- 3.2 **Esquema de ejecución.** La ejecución del Programa estará a cargo del DER, autarquía dotada de personalidad jurídica de derecho público, con autonomía administrativa, operacional, financiera, patrimonial y jurídica, vinculada a la *Secretaria da Infraestrutura do Estado do Ceará*. La implementación del Programa se hará a través de su *Unidade Gerenciadora do Programa* (UGP), vinculada a la Superintendencia del DER, ya creada⁴ y en funcionamiento y dotada del personal necesario.
- 3.3 La UGP tiene por función, entre otras: (i) promover el cumplimiento de las condiciones establecidas en el Contrato de Préstamo; (ii) representar a DER ante el Banco; y (iii) mantener los sistemas de información técnica, financiera y administrativa del Programa. Para llevar a cabo estas tareas, la UGP será apoyada por las diversas áreas técnicas del DER responsables por la implementación de las actividades asociadas a la ejecución del Programa. La UGP también centralizará la presentación de rendiciones de cuentas ante el Banco y demás instituciones del Estado. Entre sus funciones específicas se encuentran: (i) la planificación de la ejecución del Programa y desarrollo de los planes operativos anuales (POA); (ii) la preparación y actualización de los planes de adquisiciones; (iii) la revisión de los procesos de licitación para la contratación de servicios de consultoría, obras y bienes, asegurando que las mismas se encuentren en conformidad con las Políticas de Adquisición y Contratación del Banco; (iv) el acompañamiento y monitoreo del avance de contratos de consultoría, obra y adquisición de bienes; (v) la preparación de los perfiles de proyecto; (vi) tramitación de los pagos correspondientes; (vii) la preparación de estados financieros y solicitudes de desembolso; y (viii) el monitoreo y la evaluación de la ejecución del Programa. La UGP contará con la asistencia de una empresa gerenciadora y con apoyos técnicos específicos, ambos a ser contratados con recursos del Programa.
- 3.4 El DER será responsable ante el Banco de: (i) la apertura de cuentas bancarias separadas y específicas para el manejo de los fondos del financiamiento; (ii) poseer un adecuado sistema de (a) control interno y de registros contables y financieros de las fuentes y usos de los recursos del Programa, de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula general 7.01 de los contratos de préstamo y (b) archivo de la documentación respaldatoria de los gastos elegibles para verificación por el Banco

⁴ La UGP fue creada por Resolución (“*Portaria*”) del Superintendente del DER n° 948/2008 del 23 de julio de 2008; su personal fue nombrado por Resolución n° 949/2008, de igual fecha.

y los auditores externos; (iii) preparar y presentar (a) informes semestrales sobre el fondo rotatorio y (b) solicitudes de desembolso y las respectivas justificaciones de gastos y (iv) elaborar otros informes que el Banco pudiese requerir.

- 3.5 **Adquisiciones.** Las adquisiciones del programa serán realizadas 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 cargo⁵. La adquisición de bienes y la contratación de obras y servicios del Programa se realizarán de conformidad con las Políticas del Banco GN-2349-7 y GN-2350-7, aprobadas en julio de 2006, de acuerdo con el Anexo III – Plan de Adquisiciones. La supervisión de las adquisiciones de bienes y obras y las contrataciones de servicios de consultoría que se realicen con recursos del Programa, se llevarán a cabo de manera *ex ante*, hasta el momento en que el Banco autorice pasar a un procedimiento *ex post*, de conformidad con las políticas arriba referenciadas.
- 3.6 El Programa contempla contrataciones anticipadas; por ello, el reconocimiento retroactivo de gastos con cargo a la contrapartida local será por un monto de hasta US\$21,0 millones y con cargo al financiamiento por hasta US\$25,0 millones, a ser utilizados en la contratación de obras y estudios de consultoría realizados con posterioridad a la entrada oficial del proyecto en el inventario de operaciones del Banco, el 12 de diciembre de 2007 (anteriormente a los 18 meses de la aprobación del proyecto por el Directorio Ejecutivo).
- 3.7 **Evaluación y Seguimiento.** La UGP deberá presentar al Banco informes de avance semestrales, indicando los avances logrados en cada uno de los componentes y en el desempeño global del Programa, en base a los indicadores acordados bajo la Matriz de Resultados. Adicionalmente, los reportes deberán incluir, entre otros: (i) una descripción de las actividades realizadas; (ii) cronogramas actualizados de ejecución física y desembolsos; (iii) grado de cumplimiento de los indicadores de ejecución acordados; (iv) un programa de actividades para el semestre entrante; (v) un resumen del estado de ejecución financiera del Programa y el flujo de recursos previsto para el próximo semestre; y (vi) una sección identificando posibles desarrollos o eventos que pudieran poner en riesgo la ejecución del Programa. Adicionalmente, se realizará, dentro de los 90 (noventa) días posteriores al último desembolso una evaluación final del Programa, que deberá incluir, como mínimo: (i) los resultados de ejecución financiera por componente; (ii) el cumplimiento de metas establecidas, de acuerdo a los indicadores de resultado acordados; y (iii) el cumplimiento de compromisos contractuales, entre otros.
- 3.8 **Apertura de cuenta especial.** Con el propósito de manejar los fondos provenientes del préstamo del Banco, la Secretaría de Hacienda estadual gestionará la apertura de una cuenta especial.

⁵ El Anexo II, Plan de Adquisiciones, describe las atribuciones legales de estas comisiones.

- 3.9 **Fondo rotatorio.** Para efectuar los desembolsos del Programa se establecerá, de acuerdo con los procedimientos del Banco, un fondo rotatorio equivalente al 5% del monto total del préstamo. La UGP, controlará el uso del fondo, preparará las solicitudes de desembolso en nombre del Prestatario y presentará al Banco los informes de la situación de su utilización, dentro de los 60 días posteriores al cierre de cada semestre calendario.
- 3.10 **Auditoría externa.** Durante todo el período de ejecución del Programa el prestatario, a través de la UGP, presentará al Banco los estados financieros anuales consolidados del Programa, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal. Para ello, deberá contratar una auditoría externa a ser efectuada por una entidad auditora independiente aceptable al Banco o por el Tribunal de Cuentas del Estado, si y cuando dicho Tribunal sea acreditado por el Banco, y de acuerdo con sus requerimientos, en base a los lineamientos establecidos en los TdR para auditoría externa de proyectos financiados por el BID (Documento AF-400). En la selección y contratación de la firma, se utilizarán los procedimientos establecidos en el documento de licitación de auditoría externa (Documento AF-200). Los costos de la auditoría forman parte del costo del Programa. Asimismo, se practicarán auditorías semestrales de desembolsos, las que deberán contar con el dictamen de los auditores externos. Dichos informes deben ser presentados dentro de los 60 días siguientes al vencimiento del respectivo período semestral.
- 3.11 Adicionalmente, el DER cuenta con procedimientos de auditoría que incluyen las siguientes instancias: (i) auditoría interna realizada por la Gerencia de Auditoría Interna vinculada a su Superintendencia; y (ii) auditoría externa, realizada por la *Controladoria Geral do Estado (CGE)*, dependiente del gobierno estadual

BRASIL
PROGRAMA VIAL DEL ESTADO DE CEARÁ – CEARÁ III
BR-L1181

Resumen de Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM)

Anexo Confidencial

BRASIL
PROGRAMA VIAL DEL ESTADO DE CEARÁ – CEARÁ III
(BR-L1181)

Marco de Resultados / Matriz de Indicadores

Objetivo del Proyecto	<p>El fin del Programa es contribuir al desarrollo económico y social sostenible del Estado de Ceará, mediante la mejora de la integración física de sus diversas regiones.</p> <p>El propósito es proveer condiciones sustentables de circulación de personas y mercancías con menores costos operacionales y mayor seguridad en las carreteras contempladas por el Programa</p>
------------------------------	---

INDICADOR DE RESULTADOS	LÍNEA BASE	META		
Disminución de los costos de operación de pavimentación: Reducir los costos de transporte de los usuarios de las carreteras pavimentadas por el Programa				
Automóvil	US\$ 0,42/km	US\$ 0,32 /km	(-25%)	Al final del Programa (AFP) los costos económicos de operación de pavimentación (US\$ / vehículo-km, medidos aplicando el HDM-IV) serán menores a aquéllos obtenidos antes del inicio del Programa (AIP).
Autobús	US\$ 1,24/km	US\$ 0,93 /km	(-25%)	
Camión	US\$ 1,17/km	US\$ 0,88 /km	(-25%)	
Disminución de los costos de operación de rehabilitación: Reducir los costos de transporte de los usuarios de las carreteras rehabilitadas por el Programa				
Automóvil	US\$ 0,32/km	US\$ 0,27/km	(-15%)	AFP los costos económicos de operación de rehabilitación (US\$/vehículo-km, medidos aplicando el HDM-IV) serán menores a aquéllos obtenidos AIP.
Autobús	US\$ 1,00/km	US\$ 0,85/km	(-15%)	
Camión	US\$ 1,46/km	US\$ 1,24/km	(-15%)	
INDICADOR DE RESULTADOS	LÍNEA BASE	META		
Reducción del tiempo de viaje en pavimentación: Reducir el tiempo medio de viaje ¹ de los usuarios de las carreteras pavimentadas por el Programa				
Automóvil	2m 4s /km	1m 2s/km	(-50%)	AFP el tiempo de viaje medio será menor que aquél medido al AIP.
Autobús	2m 5s/km	1m 2s/km	(-50%)	
Camión Medio	2m 5s/km	1m 2s/km	(-50%)	

¹ Tiempo expresado en minutos (m) y segundos (s) por km

INDICADOR DE RESULTADOS	LÍNEA BASE	META		
Reducción del tiempo de viaje en rehabilitación: Reducir el tiempo medio de viaje ² de los usuarios de las carreteras rehabilitadas por el Programa				
Automóvil	1m 10s /km	56s/km	(-20%)	AFP el tiempo de viaje medio será menor que aquél medido al AIP.
Autobús	1m 11s/km	56s/km	(-20%)	
Camión	1m 16s/km	61s/km	(-20%)	

	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año4	Año 5	Meta
Componente. Obras civiles y supervisión							
- Pavimentación de carreteras	0 km	36 km	86 km	80 km	50 km	28 km	280 km
- Rehabilitación de carreteras	0 km	150 km	200 km	200 km	120 km	80 km	750 km
Componente. Fortalecimiento Institucional, apoyo a la Planificación Vial del DER							
Inventario georreferenciado	0 km	6.000 km	0	0	0	0	6.000 km
Plano Director Vial	0%	30%	70%	0	0	0	0
Sistema de Gestión Ambiental del DER	0%	20%	70%	10%			
Sistema de Gestión del Derecho de Vía	0%	70%	30%				
Resultados en la gestión de la conservación vial de las carreteras estatales pavimentadas							
Estado de la red	Bueno	3.336 km	3.328 km	3.394 km	3.402 km	3.480 km	3.542 km
	Regular	1.636 km	1.644 km	1.841 km	1.967 km	1.880 km	1.887 km
	Malo	796 km	796 km	570 km	473 km	525 km	485 km
TOTAL		5.768 km	5.768 km	5.805 km	5.842 km	5.885 km	5.914 km

² Tiempo expresado en minutos (m) y segundos (s) por km

BRASIL
PROGRAMA VIAL DEL ESTADO DE CEARÁ – CEARÁ III
(BR-L1181)

Tabla de Plan de Adquisiciones
Mayo de 2009

Descripción	Costo estimado (US\$)	Método de adquisición	Revisión	Fuente de financiación		Pre calificación (si/no)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
1. BIENES								
El Programa no financiará la compra de bienes								

Descripción	Costo estimado (US\$)	Método de adquisición	Revisión	Fuente de financiación		Pre calificación (si/no)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
2. OBRAS								
1. Obras de Pavimentación (1° Grupo)	27.868.814	LPI	ex-ante	64%	36%	No	Septiembre 2008	Concluida
2. Obras de Rehabilitación (1° Grupo)	74.491.093	LPI	ex-ante	61%	39%	No	Septiembre 2008	Concluida
3. Obras de Pavimentación (2° Grupo)	43.406.489	LPI	ex-ante	64%	36%	No	Abril 2009	En ejecución
4. Obras de Rehabilitación (2° Grupo)	13.580.948	LPI	ex-ante	61%	39%	No	Enero 2009	Concluida
5. Obras de Pavimentación (3° Grupo)	17.000.000	LPI	ex-ante	64%	36%	No	Septiembre 2009	Pendiente

BRASIL
PROGRAMA VIAL DEL ESTADO DE CEARÁ – CEARÁ III
(BR-L1181)

Descripción	Costo estimado (US\$)	Método de adquisición	Revisión	Fuente de financiación		Pre calificación (si/no)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
6. Obras de Rehabilitación (3° Grupo)	24.358.665	LPI	ex-ante	61%	39%	No	Abril 2009	En ejecución
7. Obras de Rehabilitación (4° Grupo)	46.080.000	LPI	ex-ante	61%	39%	No	Septiembre 2009	Pendiente

Descripción	Costo estimado (US\$)	Método de adquisición	Revisión	Fuente de financiación		Pre calificación (si/no)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
3. SERVICIOS DE CONSULTORÍA								
1. Gerenciadora de Apoyo a la Unidad de Gerenciamiento del Programa (UGP)	7.000.000	SBC	ex-ante	90%	10%	No	Mayo 2008	Concluida
2. Auditoria Contable del Programa	300.000	SBCC	ex-ante	100 %	0%	No	Noviembre 2009	Pendiente
3. Estudios de Ingeniería (2º Grupo)	4.369.697	SBCC	ex-ante	0%	100%	No	Septiembre 2008	Concluida
4. Supervisión de Obras	17.900.000	SBCC	ex-ante	90%	10%	No	Mayo 2008	Concluida
5. Elaboración del Plan Director Vial del Estado de Ceará	2.000.000	SBC	ex-ante	63%	37%	No	Enero 2010	Pendiente

BRASIL
PROGRAMA VIAL DEL ESTADO DE CEARÁ – CEARÁ III
(BR-L1181)

Descripción	Costo estimado (US\$)	Método de adquisición	Revisión	Fuente de financiación		Pre calificación (si/no)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
6. Actualización y Ampliación del Sistema de Gestión del Mantenimiento del DER/CE	700.000	SBC	ex-ante	90%	10%	No	Enero 2010	Pendiente
7. Elaboración del Sistema de Gestión Ambiental del DER/CE	700.000	SBC	ex-ante	90%	10%	No	Enero 2010	Pendiente

LPI: Licitación Pública Internacional; LIL: Licitación Internacional Limitada; LPN: Licitación Pública Nacional; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa; AD: Administración Directa; CAE: Contratación a través de Agencias Especializadas; AC: Agencias de Contrataciones; AI: Agencias de Inspección; CEIF: Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; CPO/COT/CPOT: Construcción-propiedad-operación/ Construcción-operación- transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia (en inglés BOO/BOT/BOOT); CBD: Contratación Basada en Desempeño; CEGB: Contrataciones con Préstamos garantizados por el Banco; PSC: Participación de Comunidades en las Contrataciones; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo; SBC: Selección Basada en Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en Menor Costo; SBC: Selección Basada en las calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa.