



## BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO

### Representação do Banco no Brasil, COF/CBR

CONCLUSÕES DA REUNIÃO DE REVISÃO DO PCR REALIZADA EM: 21 DE AGOSTO DE 2006

**PCR DO PROJETO:** Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste do Brasil – PRODETUR/NE I

**Projeto N°:** BR-0204

**Contrato de Empréstimo N°:** 841/OC-BR

**Apresentado por:** Jaime Mano Júnior

#### I. CONVIDADOS:

Luisa C. Rains RE1/DEP MGR ; Manuel Rapoport RE1/MGR ; G. Calvo, RES/MGR; Waldemar Wirsig, Representante, COF/CBR; Jorge L. Lestani, Sub-representante, COF/CBR; Ma. Asunción, Jefe de División Funcional, RE1/EN1; Janine Ferreti, Jefe Div. Correspondiente, SDS/EN1; DEV-PLN; DEV-DEV; DEV-PMP; Robert N. Kaplan, Jefe Div. Correspondiente, RE2/EN2; Alvaro Llosa, Jefe Div. Correspondiente, RE3/EN3; Carlos Sampaio-Costa, LEG; Jaime Sujoy, Jefe Div. de País, RE1/OD1; Raúl Tuazón, Senior Advisor RE1/RE1; Pablo Roldán, Coordinador de País, RE1/OD1; Wagner Guerra, Economista COF/CBR; Juan Jorge Luna-Kelser, Especialista de Execução, RE1/EN1; Jaime Mano, Especialista de Execução, COF/CBR; Eduardo Figueora Especialista de Execução, COF/CBR; Antonio Jose Paz; Carmen Altés; Camilo Garzon; Jose Brakarz; Mario N. Yano; Jose Inacio Estevez; Hector Mallarin; Jorge Tejada.

#### II. PARTICIPANTES:

**Sede:** Asunción Aguilá, Carmen Altés, José Brakarz, M<sup>a</sup> Claudia Perazza, M<sup>a</sup> Regina Conomos, Pablo Roldan, Raúl Tuazon.

**Representação:** Eduardo Figueora, Jaime Mano Jr., Jorge Luis Lestani, Marília Santos (Consultora) e Wagner Guerra.

#### III. ALCANCE DOS OBJETIVOS/METAS E COMENTÁRIOS AO PCR:

##### OBJETIVOS E METAS:

Considerando que o objetivo principal do PRODETUR/NE I foi contribuir para o desenvolvimento sócio-econômico da região nordeste por meio de investimentos em infra-estrutura básica e serviços públicos em áreas de expansão turística, visando gerar novas oportunidades de emprego, aumento na renda per capita e incremento da arrecadação fiscal dos estados participantes, após a análise dos dados apresentados no PCR em questão, conclui-se que esses objetivos foram alcançados, uma vez que apoiou: i) a construção e ampliação de 08 aeroportos na região; ii) a pavimentação e recuperação de 877 Km de estradas, vias de acesso e recuperação de pontes e viadutos; iii) o saneamento e implantação de sistema de água potável encanada que beneficiou 1.133.000 pessoas; iv) a restauração de 14 sítios do patrimônio histórico e de 61 edificações recuperadas; v) o desenvolvimento de projetos de planejamento turístico, reestruturação organizacional, monitoramento e fiscalização ambiental, diagnóstico ambiental e de macrozoneamento, estruturação de órgãos municipais para a melhoria de sua atuação, desenvolvimento e implementação de sistemas de apoio administrativo, financeiro e instrumentos operacionais, de recuperação e proteção ambiental.

Ainda que não se possa afirmar, devido à dificuldade de realizar o isolamento dos dados estatísticos existentes e investimentos realizados no âmbito do Programa, que a variação em grande parte dos indicadores apresentados no PRODETUR/NE I seja decorrente de ações do mesmo, dada a natureza e dimensão dos projetos realizados, pode-se supor que o Programa tenha contribuído, em diferentes graus de intensidade, para a evolução observada com relação às variáveis analisadas, principalmente no que se refere ao fluxo turístico, às receitas turísticas, aos impactos no PIB, à oferta turística e ao saneamento básico (água e esgoto).

#### IV. PRINCIPAIS TEMASCONSIDERADOS:

Durante a reunião foram realizados os seguintes comentários pelos Especialistas presentes:

- i) O PCR apresentado foi elaborado na versão anterior a publicada em abril de 2006, o que resulta na apresentação de documento extenso, de compreensão complexa e com informações duplicadas;
- ii) Até a data da presente reunião não haviam sido recebidos comentários por escrito ao documento;
- iii) As premissas utilizadas para o financiamento de ações no âmbito do Programa foram: a) só se investia onde já havia sido constatada potencialidade turística; b) observação do quantitativo populacional local que seria diretamente beneficiada;

- iv) Durante a concepção do PRODETUR/NE I, a aplicação do instrumento Marco Lógico (ML) e de construção de Linha de Base não era procedimento obrigatório para os projetos do BID, o que prejudicou a implementação de uma sistemática de monitoramento e avaliação dos resultados do Programa;
- v) Para medição dos resultados, efeitos e impactos do Programa, foram utilizados dados do Informe de Projeto (IP), Contrato e Regulamento Operativo e informações estatísticas de órgãos e sistemas, tais como, da EMBRATUR, da RAIS, da INFRAERO, do IBGE, dos Órgãos Estaduais de Turismo, do PNUD, do PNAD, da CTI-NE e outros;
- vi) Os impactos ambientais observados ocorreram devido à inexistência, em alguns casos e em outros a superficialidade dos Planos de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS). Ressalta-se que devido à observação desse problema no âmbito do PRODETUR/NE I, o desenvolvimento de PDITS e a Recuperação de Passivos gerados com a implementação de ações do 1º Programa são condicionantes impostas no PRODETUR/NE II;
- vii) Ressaltou-se que mesmo sendo exigidos e financiados os PDITS, não está garantida a implementação do mesmo, devido a fatores de cunho político, de priorização e até mesmo do incipiente conhecimento e controle social;
- viii) Devem ser realizados esforços, no âmbito do PRODETUR/NE II, para o desenvolvimento de mecanismos para o seguimento e garantia da implementação dos PDITS;
- ix) A única avaliação realizada e validada pelo Banco e considerada para elaboração do PCR foi a do Tribunal de Contas da União – TCU, órgão auxiliar do Congresso Nacional, conforme estabelecido na Constituição Federal do Brasil de 1988, sendo sua atuação – controle externo, estendida e estabelecida constitucionalmente, aos três níveis de governo;
- x) Com respeito à capacidade de execução das Unidades Estaduais e Municipais envolvidas, cabe destacar que são diferenciadas, necessitando de fortalecimento e capacitação das mesmas e da implementação de um processo de supervisão continuada por parte do BNB.

#### **V. RECOMENDAÇÕES DE AJUSTES/INSERÇÃO DE INFORMAÇÕES AO PCR:**

- i) Revisar do parágrafo 1.4. Resumo das Qualificações - Quadro de Classificação do PCR;
- ii) Explicitar/ressaltar o motivo pelo qual o Programa sofreu grande atraso em sua execução;
- iii) Explicar o motivo do não cancelamento/finalização do Programa em 2002;
- iv) Devem ser destacadas, nesta Ata, as três principais Lições Aprendidas com a implementação do PRODETUR/NE I;
- v) Devem ser inseridos dados relativos à viabilidade econômica do Programa;
- vi) Informar como se procedeu a dispensa da realização de avaliação ex-post;
- vii) Apresentar dados sobre o acompanhamento realizado pelo Banco as taxas de manutenção e tarifas;
- viii) Enfatizar o motivo pelo qual o executor obteve avaliação positiva na implementação das ações do Programa, isto, considerando o grande atraso no prazo de execução.

#### **VI. LIÇÕES APRENDIDAS:**

As Lições aprendidas foram consideradas satisfatórias, destacando-se as abaixo relacionadas, as quais poderão ser incorporadas no Sistema do Banco:

- ✓ Embora todos os Estados tenham elaborado suas estratégias turísticas, estes instrumentos não foram capazes de identificar os pontos-chave que deveriam ser trabalhados para assegurar o desenvolvimento sustentado da atividade turística. Focou mais na oferta dos atrativos, sem o devido dimensionamento da demanda, e mesmo assim não foram avaliados como “produtos turísticos” “latu e strictu sensu”. Como resultado os investimentos não foram concebidos de maneira integral, levando à dispersão de recursos, à ocorrência de impactos indiretos não desejáveis ou evitáveis ou à degradação dos recursos naturais.
- ✓ Criação de Conselhos de Turismo, os quais se constituíram em um primeiro canal formalizado de consulta e diálogo dos Órgãos Executores (BNB e Estados) com a sociedade civil beneficiária das ações do PRODETUR/NE I (empresários, associações de moradores, comunidades tradicionais e indígenas, organizações Não-Governamentais), o que resultou no PRODETUR/NE II na consolidação dos Pólos de Turismo. De um modo geral a realização de avaliações pontuais e os contatos e debates no âmbito das reuniões dos Conselhos contribuíram para avaliação do desempenho durante a implementação do PRODETUR/NE I, sobretudo quanto a aspectos técnicos e a reflexos das intervenções sobre o meio ambiente e comunidades afetadas.

- ✓ Dar maior ênfase nas ações de Fortalecimento Institucional dos órgãos executores, possibilitando a qualificação do seu corpo funcional e a adequação das estruturas organizacionais, com vistas a sustentabilidade de longo prazo, ações essas que devem ser prioritárias em relação às obras de infra-estrutura.

## **VII. CONCLUSÕES:**

Em atendimento as recomendações do CRG e com base nos dados disponíveis foram realizadas as seguintes edições ao PCR:

- ✓ Página 06 - Revisão do parágrafo 1.4 – Qualificação;
- ✓ Página 41 – Inserção de Dados sobre a Viabilidade Econômica do Programa;
- ✓ Página 50 – Apresentação de explicação dos motivadores do atraso na execução e do não cancelamento de recursos em 2002;
- ✓ Páginas 63, 64 e 65 - Apresentação de explicação do motivo pelo qual o executor obteve avaliação positiva na implementação das ações do Programa;
- ✓ Página 64 – Informação sobre a dispensa da realização de avaliação ex-post;
- ✓ Página 69 – Apresentação dos dados sobre o acompanhamento realizado pelo Banco as taxas de manutenção e tarifas dos Contratos de Subempréstimo.

**Aprovado:** \_\_\_\_\_

*Jorge Luis Lestani*

**Encarregado da Representante (COF/CBR)**



BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO

**RELATÓRIO FINAL DE PROJETO**  
*PROJECT COMPLETION REPORT – PCR*  
**MEMORANDO DO BANCO**

***PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO***  
***TURISMO NO NORDESTE***  
**PRODETUR/NE I**

**CONTRATO DE EMPRÉSTIMO Nº 841/OC-BR**  
**PROJETO BR-0204**

*Agosto de 2006*  
*(Versão Revisada pós CRG)*

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>INFORMAÇÕES GERAIS .....</b>	<b>2</b>
<b>1.1.</b>	<b>Antecedentes e Informações Gerais .....</b>	<b>2</b>
<b>1.2.</b>	<b>Objetivo de Desenvolvimento.....</b>	<b>4</b>
<b>1.3.</b>	<b>Dados Básicos .....</b>	<b>5</b>
<b>1.4.</b>	<b>Resumo das Qualificações .....</b>	<b>6</b>
<b>1.3.</b>	<b>Cronologia do Projeto.....</b>	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>MEMORANDO DO BANCO .....</b>	<b>7</b>
<b>2.1.</b>	<b>ANÁLISES DE RESULTADOS (PRODUTOS, EFEITOS E IMPACTOS).....</b>	<b>7</b>
<b>2.2.</b>	<b>ANÁLISE DA IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES DO PROGRAMA.....</b>	<b>43</b>
<b>2.3.</b>	<b>ANÁLISE DE SUSTENTABILIDADE .....</b>	<b>55</b>
<b>2.4.</b>	<b>DESEMPENHO DO EXECUTOR.....</b>	<b>61</b>
<b>2.5.</b>	<b>BASES PARA A AVALIAÇÃO EX POST .....</b>	<b>64</b>
<b>2.6.</b>	<b>OUTRAS LIÇÕES APRENDIDAS E RECOMENDAÇÕES.....</b>	<b>65</b>
	<i>Anexo 1-A.....</i>	<i>67</i>
	<b>Matriz de Financiamento Original e Atual .....</b>	<b>67</b>
	<i>Anexo 1 - B.....</i>	<i>68</i>
	<i>Calendário de Investimentos .....</i>	<i>68</i>
	<i>Anexo 1 - C.....</i>	<i>69</i>
	<b>Informação Financeira e Estados Financeiros Auditados.....</b>	<b>69</b>

## **1. INFORMAÇÕES GERAIS**

### **1.1. Antecedentes e Informações Gerais**

A Região Nordeste do Brasil, composta por nove estados (Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia), com território de 1,5 milhões de Km<sup>2</sup> e população de aproximadamente 45,3 milhões de habitantes, sendo 58% de população urbana e 42% de população rural, reúne, num mesmo espaço, biodiversidade, belezas naturais e riquezas histórico-culturais.

Em contrapartida, apesar de ser uma das primeiras regiões economicamente estabelecidas no País, o Nordeste perdeu sua posição de centro de crescimento após a industrialização do Brasil, ocorrida no início do século XX. Além dos impactos negativos cíclicos causados pelas secas (principalmente no interior semi-árido), o Nordeste como um todo apresentava baixos índices sociais com relação à média nacional e enfrentava sérios problemas macro-estruturais, configurando-se como uma das regiões mais pobre do País.

Em confirmação a essa precária situação da região, conforme dados do Informe de Projeto do Programa de 1990, vários indicadores refletiam essa dura realidade: i) renda per capita de US\$ 1.702,00 quando a nacional era de US\$ 2.874,00; ii) cobertura dos sistemas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário de menos de 52% e de 8%, respectivamente; iii) somente 4% do esgoto coletado era tratado; iv) taxa de desemprego de 7%; v) taxa de analfabetismo aproximada de 40%, quando a nacional era de 20%;vi) 23 milhões de habitantes, aproximadamente a metade da população da região, viviam abaixo da linha de pobreza.

Diante deste cenário e do potencial turístico da região, apontado como meio para criação de oportunidades de emprego e para o aumento da renda per capita e da arrecadação tributária, confirmou-se à necessidade de contar com um Programa que tivesse uma proposta voltada para o Turismo, de forma orgânica, para apoiar o desenvolvimento auto-sustentável da Região, de forma a: i) propiciar uma estrutura institucional adequada para fomentar e encorajar o turismo sustentável; ii) melhorar as condições ambientais e de saneamento nas áreas turísticas; iii) facilitar os deslocamentos para e dentro da região, por meio de investimentos no melhoramento de aeroportos, sistemas de vias urbanas e rodovias secundárias e de acesso; e, iv) fomentar a diversificação dos produtos turísticos da região, por meio de atividades como a recuperação e preservação do patrimônio histórico com revitalização de seu entorno e a melhoria de praias, parques e outros recursos naturais.

Nesse sentido, o Banco do Nordeste do Brasil (BNB) em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e em apoio aos governos estaduais da região, na busca de alternativas econômicas que incrementassem os níveis de emprego e renda da população, desenvolveu o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/NE I, concebido sob a égide de um Programa Global de Investimentos Múltiplos, com recursos repassados para os Estados participantes via contratos de Sub-Empréstimo.

Para tanto, em dezembro de 1994, foi assinado o Contrato Nº 841-OC/BR, entre o Banco do Nordeste (BNB) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e, posteriormente entre o Banco do Nordeste e os Sub-Mutuários (Estados do Nordeste).

Devido sua magnitude, o Programa foi dividido em duas Etapas. A primeira, o PRODETUR/NE I, contemplou um montante de investimentos de US\$ 670 milhões, sendo US\$ 400 milhões de financiamento do BID e US\$ 270 milhões de contrapartida local assumida pelos Estados participantes e pela União, no caso de melhorias e construção de aeroportos.

A segunda Etapa do Programa, o PRODETUR/NE II, cujo Contrato de Empréstimo Nº 1392/OC-BR foi assinado entre o BNB e o BID em setembro de 2002, encontra-se em fase inicial de execução e mobiliza recursos da ordem de US\$ 400 milhões, dos quais US\$ 240 milhões serão financiados com recursos do BID e US\$ 160 milhões por recursos de contrapartida local que poderão incluir

contribuições provenientes dos Estados Sub-Mutuários, dos Municípios, do Ministério do Turismo, outros órgãos da União e outros co-executores do Programa. Esta Etapa tem por objetivo consolidar, completar e complementar as ações necessárias para tornar o turismo sustentável nos Pólos onde houve investimentos do PRODETUR/NE I em benefício da população local, antes de sua expansão a novas áreas. Para consecução desse objetivo, foram introduzidos novos conceitos e mecanismos ao PRODETUR/NE II, tais como: Pólos de turismo; Processo de planejamento setorial integrado e participativo; Fortalecimento da capacidade municipal de planejamento e de gerenciamento ambiental, administrativo e fiscal.

No âmbito do PRODETUR/NE I, foram assinados 17 (dezesete) Contratos de Sub-Empréstimo com os Estados de Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte, Sergipe e com o Município de Maceió, sendo desenvolvidos mais de 380 projetos na Região, que somados ultrapassaram o montante de investimentos inicialmente previstos, estando com investimentos de US\$ 729.916 milhões.

Como resultados/produtos (*outputs*) do Programa, destacam-se: i) construção, reforma e modernização de 08 (oito) aeroportos; ii) implantação de sistemas de abastecimento de água e esgoto sanitário; iii) melhoria de rodovias e vias urbanas, em vários municípios turísticos; iv) recuperação do patrimônio histórico em São Luís, Oeiras, Salvador, Aracaju, Recife, João Pessoa, Maceió e Porto Seguro; v) recuperação e proteção ambiental no Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Bahia; vi) urbanização de áreas turísticas na Praia de Ponta Negra, em Natal, lagoas do litoral cearense e as orlas de Gararu, Neópolis e Caueira, em Sergipe; vii) fortalecimento institucional, dos órgãos executores locais e Secretarias Estaduais de Turismo e/ou de Planejamento, com a capacitação dos técnicos, aquisição de equipamentos e sistemas informatizados, equipamentos para laboratórios, veículos para fiscalização e equipamentos de controle; viii) elaboração de bases cartográficas, planos diretores e cadastro técnico dos Municípios Turísticos.

Em decorrência da implantação dos produtos mencionados foram observados os seguintes efeitos (*outcomes*): i) aumento do fluxo turístico nacional e internacional para a Região; ii) aumento das receitas provenientes do turismo; iii) aumento do PIB per capita da Região; iv) aumento do número de estabelecimentos turísticos (alojamento e alimentação); v) aumento do número de empregos nas atividades turísticas; vi) aumento da arrecadação tributária nos municípios beneficiados; vii) aumento do investimento privado na região.

Cabe ressaltar, ainda, que o PRODETUR/NE I está inserido no contexto de ação estratégica do Governo Federal e é prioridade nacional (integrante do Programa Avança Brasil), por sua incontestável capacidade de contribuir para o desenvolvimento sustentável da Região, traduzido por crescimento econômico, inserção social e equilíbrio ambiental. Em consonância com o modelo de gestão pública adotada no País, o Programa também está centrado nas premissas de celeridade, efetividade, transparência e visão sistêmica.

## **1.2. Objetivo de Desenvolvimento**

### **Objetivo Geral:**

Reforçar a capacidade da Região Nordeste em manter e expandir sua crescente indústria turística contribuindo assim para o desenvolvimento sócio-econômico regional através de investimentos em infra-estrutura básica e serviços públicos em áreas atualmente de expansão turística.

### **Objetivos Específicos:**

- ✓ Atrair atividades turísticas privadas adicionais e de melhor padrão.
- ✓ Gerar oportunidades de emprego.
- ✓ Melhorar os níveis de renda.
- ✓ Aumentar as receitas públicas.
- ✓ Beneficiar a população de baixa renda das áreas selecionadas com disponibilização dos serviços de abastecimento de água, esgotos e acessos pavimentados.
- ✓ Aumentar a capacidade dos Estados beneficiados de acompanhar a demanda por serviços básicos.



### 1.3. Dados Básicos

**Nome do Projeto:** Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste do Brasil – PRODETUR/NE I

**Número do Projeto:** BR-0204

**Número do Empréstimo:** 841/OC-BR

**País:** Brasil

**Nome do Órgão Executor:** Banco Nacional do Nordeste (BNB)

**Data de Aprovação:** 30 de novembro de 1994

**Data de Assinatura do Contrato:** 12 de dezembro de 1994

**Montante do Empréstimo Original:** US\$ 400.000.000,00

**Montante do Empréstimo Atual:** US\$ 398.658.000,00

**Montante Cancelado do Empréstimo:** N/A

**Custo total do projeto (Original):** US\$ 670.000.000,00

**Custo Atual do projeto (Atual):** US\$ 729.916.000,00

**Especialista na Sede:** Maria Claudia Perazza

**Especialista COF/CBR:** Jaime Mano Júnior

**Autores do Memorando do Banco:** Jaime Mano Júnior (Especialista Setorial) e Marília Santos (Consultora)

**Autor do Memorando do Executor:** Mario Eduardo Fraga da Silva, Coordenador dos trabalhos de elaboração do PCR e Equipe Técnica multidisciplinar: i) da Central Operacional para o Setor Público do BNB; ii) do Escritório Técnico de Estudos do Nordeste do BNB – ETENE; e, iii) Consultor externo, Sr. *João Agostinho Teles*, Coordenador do Grupo Técnico de Pesquisas da Comissão de Turismo Integrado do Nordeste - CTI-NE. Contou, ainda, com a colaboração de membros das Unidades Executoras Estaduais (UEE), dos nove Estados da Região Nordeste, participantes do PRODETUR/NE I, das Centrais Operacionais (CENOP) do BNB, Unidades de Fortaleza, Recife e Salvador.

**Data do Seminário de Início (Arranque):** n/a

**Data de Avaliação de Meio Termo:** n/a

**Avaliações conjuntas realizadas:**

- ✓ Alteração do Contrato: 1996 (Primeira), com renegociação de cláusulas;
- ✓ Alteração do Contrato: 1997 (Segunda), com renegociação de cláusulas;
- ✓ ACORDO OPERACIONAL: Firmado entre Banco do Nordeste e Banco do Brasil, em 09.10.1995, em função do Contrato 841-OCR-BR, para assegurar a retenção e repasse, ao Banco, de recursos do Fundo de Participação dos Estados – FPE;
- ✓ ACORDO OPERACIONAL: Firmado entre Banco do Nordeste e Banco do Brasil, em 28.06.1996, em função de alteração no Contrato 841-OC-BR, para assegurar a retenção e repasse, ao Banco, de recursos do Fundo de Participação dos Estados – FPE;
- ✓ Prorrogação, pela COFIEX, do início material de obras e desembolso, para 31.12.2000.

**Data do Seminário de Encerramento do Projeto:** 15 de dezembro de 2005

#### 1.4. Resumo das Qualificações

##### Classificação do PCR

<b>Pelo Banco</b>	<b>Qualific.</b>	<b>Pelo Mutuário/Executor</b>	<b>Qualific.</b>
Efetividade no Desenvolvimento	E	Efetividade no Desenvolvimento	E
Implementação do Projeto	I	Implementação do Projeto	S
Desenvolvimento Institucional	R	Desenvolvimento Institucional	R
Sustentabilidade	P	Sustentabilidade	P
Desempenho do Executor	I	Desempenho do Banco	S

ME = Muito Efetivo; E = Efetivo; MS = Muito Satisfatório; S = Satisfatório  
R = Relevante; MP = Muito Provável; P = Provável, I = Insatisfatório

##### Classificação do ISDP

CLASSIFICAÇÃO HISTÓRICO DO ISDP														
MÊS ANO	DEC. 1998	JUN. 1999	DEC. 1999	JUN. 2000	DEC. 2000	JUN. 2001	DEC. 2001	JUN. 2002	DEC. 2002	JUN. 2003	DEC. 2003	JUN. 2004	DEC. 2004	JUN. 2005
IP	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
AS	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H
DO	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P

#### 1.5. Cronologia do Projeto

**Aprovação:** 30 de novembro de 1994

**Assinatura do Contrato:** 12 de dezembro de 1994

**Elegibilidade:** 04 de agosto de 1995

**Desembolso Final, original:** 12 de dezembro de 1999

**Desembolso Final, atual:** 14 de Junho de 2005

**PCR:** dezembro de 2005

## 2. MEMORANDO DO BANCO

### 2.1. ANÁLISES DE RESULTADOS (PRODUTOS, EFEITOS E IMPACTOS)

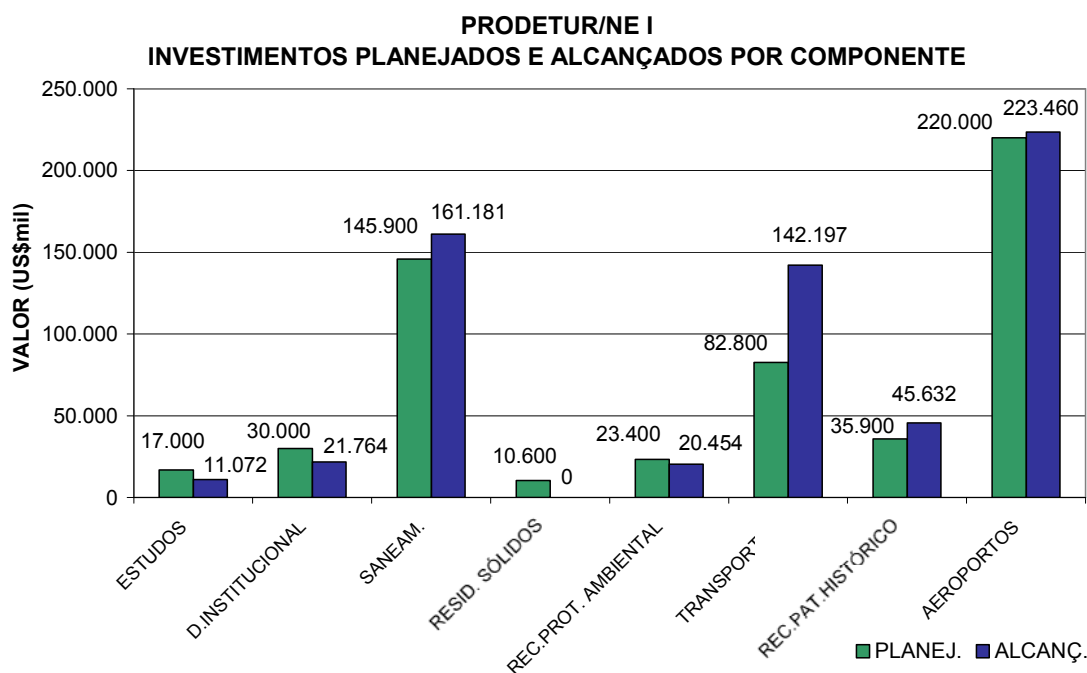
Cabe fazer presente que o Projeto, pela data de aprovação, não teve Marco Lógico, de tal maneira que as análises de resultados dos produtos, efeitos e impactos desta Seção do PCR estão baseados em indicadores e supostos disponíveis na base de dados do Banco do Nordeste (Órgão Executor) e das Unidades Executoras Estaduais, além de informações presentes no Informe de Projeto (Project Report BR-0204 - IP) e em outros documentos oficiais relacionados ao Programa, tais como: Contrato de Empréstimo 841/OC-BR (CE), Informe de Seguimento de Projeto (ISDP) e o respectivo Regulamento Operativo (RO).

**2.1.1. Produtos (outputs) obtidos.** Descrição dos produtos do PRODETUR/NE I por componente e sub-componente e análise de fatores que afetaram a sua execução.

**2.1.1.1. Análise de Indicadores de Produto.** Comparação entre o Planejado e Alcançado.

Apresenta-se, no gráfico abaixo os montantes de investimento, por Componente e Subcomponentes do Programa, planejados e os realizados.

Em seguida apresenta-se uma comparação entre os produtos planejados e as ações efetivamente executadas, por Componente e Subcomponentes do Programa.



**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

<b>COMPONENTE A: DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL - DI</b>	
<b>OBJETIVO:</b> Ampliar a capacidade das entidades beneficiárias de executar suas respectivas funções, proporcionando assistência técnica, com ênfase nas seguintes áreas: <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Reestruturação organizacional;</li><li>(ii) Desenvolvimento e implementação de sistemas de apoio administrativo, financeiro e instrumentos operacionais;</li><li>(iii) Fortalecimento da capacidade fiscal e regulatória (particularmente das administrações municipais);</li><li>(iv) Treinamento de pessoal.</li></ul> <p>Este componente apoiou o desenvolvimento de ações/projetos em: Órgãos de Turismo Estaduais, Órgãos Ambientais Estaduais, Companhias de Saneamento Estaduais, Departamentos Estaduais de Estradas, Órgãos de Planejamento e Unidades Executoras Estaduais e Governos Municipais.</p>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<b>Órgãos de Turismo Estaduais:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Planejamento turístico e sistemas de monitoramento, estudos especiais e consultorias em estratégias de turismo, e Treinamento de pessoal.</li></ul>	<b>Órgãos de Turismo Estaduais:</b> <p>Foram realizados investimentos em:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Planejamento Turístico (planos estratégicos, planos de marketing, planos de roteiros) e organização interna dos órgãos;</li><li>2) Promoção turística;</li><li>3) Capacitação e treinamento; e</li><li>4) Aquisição de Equipamentos e veículos.</li></ol> <p><u>Para obter maiores detalhes e valores ver Memorando do Executor.</u></p>
<b>COMPONENTE A: DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL – DI (Cont.)</b>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<b>Órgãos Ambientais Estaduais:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Planejamento ambiental e sistemas de monitoramento, envolvendo:<ul style="list-style-type: none"><li>i) Diagnósticos ambientais;</li><li>ii) macrozoneamento; e</li><li>iii) sistemas de controle de atividades poluidoras.</li></ul>Estavam previstos, ainda, a realização de projetos de reorganização e aparelhamento dos órgãos, e treinamento.</li></ul>	<b>Órgãos Ambientais Estaduais:</b> <p>Foram realizados investimentos em:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Aquisição de equipamentos e veículos necessários para a atuação dos órgãos no monitoramento e fiscalização ambiental;</li><li>2. Capacitação e treinamento de recursos humanos em quase todos os estados, o que contribuiu para a melhoria de atuação dos órgãos;</li><li>3. Realização de levantamentos e estudos importantes para a atuação dos órgãos, a exemplo de ações específicas de diagnóstico ambiental e macrozoneamento realizadas nos estados do CE e RN, ambas não inicialmente previstas.</li></ol> <p><u>Para obter maiores detalhes e valores ver Memorando do Executor.</u></p>

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

<b>COMPONENTE A: DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL – DI (Cont.)</b>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<p><b>Companhias de Saneamento Estaduais:</b></p> <p>✓ Sistemas de apoio administrativo e financeiro, medição de água, melhoramentos operacionais, estabelecimento de unidades descentralizadas de serviço em zonas do projeto, e treinamento.</p>	<p><b>Companhias de Saneamento Estaduais:</b></p> <p>Foram realizados investimentos em:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aquisição de equipamentos e veículos destinados ao aparelhamento dos órgãos e ao controle de produção e consumo de água, sendo que 50% do total investido foram para projetos de pitometria, macromedição e micromedição, realizados nos Estados do RN e PB;</li> <li>2. Elaboração de planejamento interno, em termos organizacionais e administrativos, principalmente na PB, e 2,5% para capacitação e treinamento de pessoal.</li> </ol> <p><u>Para obter maiores detalhes e valores ver Memorando do Executor.</u></p>
<p><b>Órgãos de Planejamento e Unidades Executoras Estaduais:</b></p> <p>✓ Apoio para o estabelecimento de unidades executoras estaduais, aquisição de equipamentos, e treinamento de pessoal.</p>	<p><b>Órgãos de Planejamento e Unidades Executoras Estaduais (UEEs):</b></p> <p>Foram realizados investimentos em:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aquisição de equipamentos e veículos;</li> <li>2. Elaboração de planejamento para estruturação interna dos órgãos;</li> <li>3. Capacitação de recursos humanos.</li> </ol> <p>✓ Foram feitos investimentos significativos na estruturação da UEM de Maceió-AL e na UEE da BA com destaque para a capacitação de recursos humanos. Na UEE-BA os investimentos na capacitação de recursos humanos resultaram em diversas publicações fruto da produção intelectual de membros da equipe da UEE.</p> <p><u>Para obter maiores detalhes e valores ver Memorando do Executor.</u></p>

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

<b>COMPONENTE A: DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL – DI (Cont.)</b>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<p><b>Governos Municipais:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fortalecimento financeiro, incluindo: i) Aperfeiçoamento do sistema de arrecadação (cadastro, assessoria jurídica); e ii) Sistemas de administração financeira (para contabilidade e orçamento); planejamento ambiental/urbano, planos diretores de desenvolvimento urbano, legislação para uso da terra; planejamento econômico estratégico; treinamento no local de trabalho e acompanhamento da implementação de todos os projetos de assistência técnica.</li> </ul>	<p><b>Governos Municipais:</b></p> <p>Foram realizados investimentos em:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estruturação de órgãos municipais para a melhoria de sua atuação, envolvendo estudos e planejamento (Planos Diretores, Cadastro Técnico, Sistemas Tributários, entre outros), aquisição de equipamentos e capacitação e treinamento de recursos humanos.</li> <li>2. Elaboração de Planos Diretores para 16 municípios dos Estados da PB, RN, PE e CE, tendo sido investidos US\$ 1.589.870 somente em planos diretores, legislação urbanística e atualização cartográfica.</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ O município de Maceió recebeu grande parte dos investimentos (69,4% dos recursos), tendo somente o projeto “Cadastro Técnico de Maceió” consumido 55,5% do total investido em Governos Municipais no âmbito do PRODETUR/NE I.</li> <li>✓ Cabe destacar que o município de Tamandaré foi emancipado de Rio Formoso após a assinatura do contrato do PRODETUR/NE I.</li> <li>✓ Quanto aos investimentos realizados nos Governos Municipais, percebe-se que os resultados alcançados ficaram aquém do esperado, frente à importância dos municípios na gestão / manutenção dos produtos executados.</li> </ul> <p><u>Para obter maiores detalhes e valores ver Memorando do Executor.</u></p>
<p><b>Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):</b></p> <p>De um modo geral os investimentos em Desenvolvimento Institucional nos Estados Sub-Mutuários do Programa foram importantes para a Estruturação dos órgãos envolvidos. Nesse sentido a maior parte dos recursos foi utilizada com a aquisição de equipamentos e veículos necessários para o adequado funcionamento das instituições beneficiadas.</p> <p>Conforme já apresentado, a elaboração das Estratégias de Desenvolvimento Turístico representou importante paço em termos de planejamento do turismo em diversos Estados. Nesse contexto, investimentos nos Órgãos Estaduais de Turismo foram importantes para a estruturação dos mesmos com vistas a implementar as estratégias que foram desenhadas. Entre as ações realizadas foram elaboradas publicações em diferentes estados, voltadas para a divulgação de produtos turísticos, tanto para os turistas de um modo geral quanto para investidores do setor privado. Empreendedores nacionais e internacionais eram público alvo de parte do material publicado, razão pela qual, muitas dessas publicações saíram em duas ou três línguas (Português, Inglês e/ou Espanhol). O Banco do Nordeste (BNB), Órgão Executor do Programa, também elaborou material visando atração de investidores no âmbito do PRODETUR/NE I.</p> <p><b>Fatores responsáveis da diferença (se aplicável) – Cont.:</b></p>	

Realizando um balanço geral do componente, tanto os investimentos com recursos do BID (85,1%), quanto aqueles da contrapartida dos Estados (51,6%) foram menores que o planejado. Isto se deve a diferentes fatores: 1) variação cambial, com desvalorização do real ao longo do período de execução do Programa, fazendo com que o montante em dólares inicialmente previsto fosse mais do que suficiente para a realização dos projetos planejados; 2) não execução de parte dos projetos e/ou ações que estavam inicialmente previstos; 3) parte dos projetos e/ou ações inicialmente previstos foram realizadas com fontes de financiamento que, por diversos motivos (comprovação financeira, fonte próprio BID, fonte Banco Mundial, entre outros), não puderam ser reconhecidas como contrapartida local, como ocorreram nos Estados do RN, BA e SE. Como exemplo pode-se citar os Órgão de Meio Ambiente da BA e RN, que receberam recursos do Ministério do Meio Ambiente (MMA) e do Banco Mundial, no âmbito do GERCO.

No BNB foram feitos importantes investimentos em fortalecimento institucional, como a criação do núcleo de meio ambiente, inicialmente denominado Grupo Interdepartamental de Meio Ambiente (GIMAM), posteriormente Grupo Temático Meio Ambiente e atualmente Gerência de Infra-estrutura Meio-ambiente e Responsabilidade Social, ligada à Área de Políticas do BNB. Após sua criação esse núcleo já realizou diversas atividades, como: i) a elaboração da política do BNB para o meio ambiente, com a sua incorporação nos normativos internos do Banco; ii) a realização de seminários, palestras e cursos para divulgação da política ambiental do BNB e temas relacionados à questão ambiental entre os seus funcionários e público externo; iii) a publicação de cartilhas e outros materiais de divulgação; iv) a organização e publicação do Manual de Impactos Ambientais, o qual transformou-se em material de referência no BNB e em outras instituições, inclusive em órgãos ambientais.

Foram realizados, ainda, uma série de eventos de capacitação e criadas oportunidades de treinamento para vários funcionários em diferentes áreas relacionadas ao PRODETUR/NE, tais como: i) avaliação socioeconômica de projetos; ii) gestão ambiental; iii) análise de processos licitatórios e planejamento urbano. Estes eventos de treinamento ainda continuam sendo realizados, agora para preparação de técnicos que irão acompanhar o PRODETUR/NE II, com a realização de cursos de especialização em avaliação ambiental (36 alunos) em 2003 e curso de avaliação socioeconômica de projetos (28 alunos) em 2005, dessa vez envolvendo um número maior de participantes. Ainda está prevista a realização de cursos de Planejamento Urbano e Gestão Municipal e de Cursos de Extensão em Saneamento Ambiental e Estradas.

A atuação do BNB voltada para o turismo foi bastante intensificada a partir do PRODETUR/NE I, com a estruturação e divulgação de diferentes linhas de financiamento (recursos do FNE) que já existiam anteriormente, tais como Programa de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (PMPE), Programa de Financiamento à Conservação e Controle do Meio Ambiente (FNE VERDE), Programa de Apoio ao Turismo (PROATUR), entre outros. Além disso, a partir de 1997 o BNB iniciou um trabalho de desenho e estruturação de Pólos de Desenvolvimento Integrado do Turismo em todos os estados do Nordeste, além da porção norte dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

Por fim, constata-se que, os investimentos em DI no PRODETUR/NE I foram insuficientes para modificar significativamente a atuação dos órgãos beneficiados. Não obstante, no desenho do PRODETUR/NE II, já está prevista uma maior abrangência e direcionamento dos investimentos em DI, voltados ao desenvolvimento de projetos que envolvem o desenvolvimento de áreas específicas de órgãos estaduais (gestão de unidades de conservação, sistemas de informações turísticas) e municipais (programas de ajuste fiscal, planos diretores municipais, fortalecimento da gestão municipal do turismo).



**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável) – Cont.:**

Cabe ressaltar que o PRODETUR/NE I proporcionou o início do processo de melhoria da atividade turística no Brasil, não sendo, assim, um produto acabado, necessitando da continuidade desses investimentos para sua consolidação como atividade econômica reconhecida.

**COMPONENTE B: OBRAS MÚLTIPLAS EM INFRAESTRUTURA BÁSICA E SERVIÇOS PÚBLICOS**

**OBJETIVO:** Este componente incluiu investimentos em cinco setores:

**1. Saneamento** - melhorar os serviços públicos de abastecimento de água e tratamento de esgoto, nas áreas abrangidas pelo Programa. Na maioria dos casos, os trabalhos visam ampliar, simultaneamente, a capacidade dos sistemas tanto de abastecimento de água quanto de esgotamento sanitário, aproveitando ao máximo as instalações existentes.

**2. Gerenciamento de Resíduos Sólidos** – (a) proporcionar uma coleta apropriada e eficiente dos resíduos sólidos no meio urbano; (b) proporcionar um transporte eficiente e econômico dos resíduos até a área de despejo final; (c) proporcionar uma eliminação ecologicamente segura, tecnicamente prática e de baixo custo; (d) promover programas de educação ambiental e de longo alcance orientado à mudança de atitude da população para conseguir sua cooperação e tornar a coleta mais eficiente; (e) fortalecer as instituições em seus aspectos técnicos e financeiros, a fim de assegurar sua operação e manutenção com um custo eficiente, tanto no curto como no longo prazo; (f) proteger a saúde e segurança de seus trabalhadores.

**3. Recuperação e Proteção Ambiental** - Melhorar/manter a qualidade ambiental de áreas de interesse turístico, por meio de investimentos em estudos, educação ambiental, manejo, preservação e recuperação de recursos naturais em determinados territórios dentro da área de abrangência do Programa. Os projetos contemplados neste setor deverão incluir a elaboração (ou servir de subsídios à elaboração) de planos diretores municipais, assim como estimular a participação das administrações municipais em sua implantação.

**4. Transporte (obras viárias urbanas e rodovias)** - Propiciar acesso cômodo, confiável e seguro a zonas turísticas, melhorar a circulação urbana e diminuir congestionamentos associados ao acesso a zonas de interesse turístico. Para atender a tais objetivos os projetos no setor de transporte são divididos / classificados em dois sub-setores: i) Rodovias; e ii) Vias urbanas.

**5. Recuperação do Patrimônio Histórico** – (a) recuperar monumentos históricos principalmente da época colonial e constituir-los focos de atração turística; (b) revitalizar o contorno urbano de áreas geralmente degradadas, mas com potencial cultural, comercial e habitacional; (c) promover a participação do setor privado nessas atividades.

***1. Saneamento***

<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<p><b>Sub-setor Água Potável:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Construção ou reabilitação de: i) captações de água; ii) poços; iii) adutoras; iv) estações de tratamento; v) reservatórios; vi) redes de distribuição; vii) ligações domiciliares com medição; viii) bombas; ix) outros equipamentos de tratamento e manutenção.</li> </ul>	<p><b>Sub-setor Água Potável:</b></p> <p>Foram implantados sistemas de abastecimento de água completos (captação, tratamento, adução, reservação e distribuição), ou complementares a sistemas existentes, resultando na obtenção dos seguintes produtos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rede de distribuição: 706,8 Km</li> <li>○ Adução de: 121,3 Km</li> <li>○ Estações de Tratamento de Água implantadas: 25 Und</li> <li>○ Ligações domiciliares até set/2005: 50.472 Und</li> <li>○ População atendida até set/2005: 474.514 hab</li> </ul>



<b>1. Saneamento (Cont.)</b>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<b>Sub-setor Esgotamento Sanitário:</b> ✓ Construção de: i) redes de esgotos; ii) coletores tronco; iii) estações elevatórias; iv) estações de tratamento.	<b>Sub-setor Esgotamento Sanitário:</b> Os investimentos em sistemas de esgotamento sanitário envolveram projetos de sistemas completos (coleta, transporte, tratamento e lançamento final), ou projetos complementares a sistemas existentes, resultando na obtenção dos seguintes produtos: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rede de coleta de esgoto: 1.090,1 Km.</li> <li>○ Interceptores / emissários: 137,6 Km.</li> <li>○ Estações de tratamento de esgotos implantadas: 29 Und.</li> <li>○ Ligações domiciliares até set/2005: 71.932 Und.</li> <li>○ População atendida até set/2005: 670.463 hab.</li> </ul>
<b>Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):</b>  <p>Os investimentos em saneamento ocorreram acima do planejado, sendo aplicado quase o dobro do valor previsto da contrapartida local. Os sistemas implantados estão em pleno funcionamento. Alguns dos projetos de abastecimento de água em fase de conclusão já estão aptos a operar, entretanto ainda não entraram em funcionamento pelo fato de não terem sido concluídos os sistemas de esgotamento sanitário correspondentes, como é o caso de projetos em AL, CE e PE.</p> <p>Os principais problemas encontrados foram: i) resistência de moradores para fazer ligações domiciliares de esgoto, devido ao custo associado (CE); ii) resistência de moradores no entorno de ETEs implantadas, com receio de haver contaminação de lençol freático e incomodados por mal cheiro e degradação da paisagem (BA); iii) limitações na abrangência dos sistemas, sendo que muitas vezes áreas que apresentam características geográficas que dificultam ou impossibilitam a instalação de sistemas em rede (zonas alagadas ou com extrema declividade) são ocupadas por populações de baixa renda, público alvo do programa (PE); iv) falta de complementação de sistemas de esgotamento sanitário (rede coletora, interceptores), de modo a possibilitar o atendimento da população projetada e a plena operação das estações de tratamento implantadas; v) passivos ambientais e sociais gerados durante a fase de execução das obras (Ponta Negra, Natal-RN e Praia do Forte-BA).</p> <p>Os Estados com maior grau de benefício, neste Componente, foram BA, CE, PB e SE, onde foram aplicados 75,6% dos recursos.</p> <p>Houve maior população beneficiada com abastecimento de água nos estados da BA, CE, PI e SE, enquanto que os estados da BA, CE, MA e PB apresentaram maior população beneficiada com projetos de esgotamento sanitário. Alguns municípios foram amplamente beneficiados com sistemas de água e esgoto simultaneamente, merecendo destaque: 1) Porto Seguro, Belmonte, Santa Cruz Cabralia e Mata de São João (Costa do Sauípe) na BA; 2) Paraipaba, Paracuru, Itapipoca, Caucaia e São Gonçalo do Amarante no CE; 3) Maragogi em AL; e 4) Rio Formoso em PE.</p> <p>Também devem ser destacados importantes projetos de saneamento em capitais e outras grandes cidades, tais como São Luis-MA, João Pessoa-PB, Parnaíba-PI, Natal-RN e Aracaju-SE.</p>	

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

Além dos projetos de sistemas de água e esgotamento sanitário, no setor de saneamento também foram feitos investimentos em projetos de drenagem associados a outras intervenções, a exemplo dos projetos: 1) *Drenagem de Águas Pluviais do Pólo Lagamar do Trairi - CE*; 2) *Drenagem e Pavimentação de Porto Seguro - BA*; e 3) *Drenagem e Pavimentação do Centro Histórico de São Luís - MA*.

**COMPONENTE B: OBRAS MÚLTIPLAS EM INFRAESTRUTURA BÁSICA E SERVIÇOS PÚBLICOS**

**2. Gerenciamento de Resíduos Sólidos**

<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
Realização de 19 (dezenove) Projetos em 06 (seis) Estados (AL, BA, PB, PE, PI e RN).	Nenhum Projeto realizado.

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

**AL** - as ações que estavam previstas para o Estado não foram executadas por problemas relacionados à alternativa de projeto escolhida\*, no caso do aterro sanitário de Maceió, e pelo fato da prefeitura municipal de Maceió e do governo do estado de Alagoas, ambos sub-mutuários do PRODETUR/NE I, terem priorizado investimentos em outros componentes na capital (revitalização do bairro do Jaraguá), o que inviabilizou os investimentos em administração de resíduos sólidos que estavam previstos para Maragogi, Barra de Santo Antônio e Paripueira.

**BA** - dos projetos previstos (Porto Seguro, Santa Cruz Cabralia e Belmonte), apenas o aterro sanitário de Porto Seguro foi realizado, utilizando outra fonte de financiamento. No caso, o projeto não foi integrado ao PRODETUR/NE como contrapartida local. Os projetos para os demais municípios ainda não foram realizados. No âmbito do PRODETUR/NE II, está em fase de licitação o projeto de “Reavaliação Regional da Gestão dos Resíduos Sólidos da Costa do Descobrimento”, o qual deve apontar as melhores soluções para a administração de resíduos sólidos relacionados aos 03 municípios dessa Zona Turística (Porto Seguro, Santa Cruz Cabralia e Belmonte).

**PB** - em agosto de 2003 foi fechado definitivamente o Lixão do Roger e inaugurado novo aterro sanitário de João Pessoa-PB, projeto inicialmente previsto para ser realizado com recursos do Programa. O projeto foi executado com outra fonte de financiamento, sem reconhecimento de contrapartida local para o PRODETUR/NE I.

**PE** - estavam previstos projetos para os municípios envolvidos no CT-Guadalupe, entretanto somente foram elaborados os Planos Diretores de Limpeza Urbana dos municípios. Atualmente está sendo finalizada a implantação de aterro sanitário consorciado para os três municípios (Sirinhaém, Rio Formoso e Tamandaré) com recursos do programa PROMATA. Apesar desse projeto esta previsto no PRODETUR/NE II, segundo o Plano de Ação do PDITS do Pólo Costa dos Arrecifes-PE, o mesmo não poderá ser contrapartida do PRODETUR/NE II pelo fato do PROMATA também utilizar recursos do BID.

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

**PI** - Luis Correia ainda utiliza lixão e em Parnaíba existe aterro sanitário em más condições de operação e no fim de sua vida útil. Segundo informações no PDITS do Pólo Costa do Delta-PI, o município já está com novo aterro em implantação com recursos do Ministério do Turismo (PNMT) com repasse via Caixa Econômica Federal. Se atendidos os critérios de elegibilidade do Programa, este projeto poderá vir a ser considerado como contrapartida local do PRODETUR/NE II.

**RN** - em 2004 foi inaugurado novo aterro sanitário para a região metropolitana de Natal, realizado com recursos de outras fontes e ainda não reconhecido como contrapartida local (possível no PRODETUR/NE II), o qual atende a capital e municípios da redondeza, incluindo Extremoz, Ceará-mirim e Parnamirim, para os quais estavam previstos projetos de administração de resíduos sólidos no PRODETUR/NE I. Foi realizado ainda aterro sanitário simplificado e provisório no município de Tibau do Sul, para atender a localidade turística de Pipa, em fase de acelerada expansão. Para os municípios de Nísia Floresta, Tibau do Sul, Ares, São Gonçalo do Amarante, Senador Georgino Avelino e demais municípios do Pólo Costa das Dunas-RN, estão previstos projetos de implantação de aterros sanitários no PRODETUR/NE II, os quais serão precedidos do Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos para os municípios do pólo.

Alguns Estados (entre os quais BA e RN) alegam que projetos previstos nesse Sub-componente não foram realizados devido a restrições do Programa, no qual não se financia a aquisição de equipamentos para o processo de coleta de lixo e operação do aterro sanitário. Os recursos previstos terminaram por ser alocado em outros Sub-componentes.

*\* = A alternativa de biorremediação apresentada não foi aprovada pelo fato de não ter resultados comprovados de sua eficácia.*

**COMPONENTE B: OBRAS MÚLTIPLAS EM INFRAESTRUTURA BÁSICA E SERVIÇOS PÚBLICOS**

**3. Recuperação e Proteção Ambiental**

<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
Realização de 15 (quinze) Projetos em 07 (sete) Estados (AL, CE, MA, PB, PE, PI e RN);	1. Realização de 18 Projetos (07 Previstos; 11 adicionais), em 04 Estados (AL, BA, CE e RN); 2. Área protegida /recuperada: 11.202 ha; 3. O Programa contribuiu para a conservação (criação de APAs) de outros 102.925 há; 4. Foram criadas 06 Unidades de Conservação no âmbito do PRODETUR/NE I, todas na BA.

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

Os investimentos em proteção e recuperação ambiental com recursos do BID foram aquém do esperado/planejado.

Dos 07 Estados cinco estados (AL, MA, PB, PE e PI) não realizaram os projetos previstos.

A maior parte dos recursos do financiamento foi para o CE, onde foram realizados praticamente todos os projetos previstos, referentes à proteção e recuperação de lagoas, lagamares e orlas de rio. Dentre os onze projetos adicionais enquadrados nesse Sub-componente, constam sete projetos de urbanização de áreas de lazer associados às ações de proteção e recuperação de lagoas e lagamares\*.

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

No estado também foi criado o Parque Botânico do Ceará, como medida compensatória pela implantação da rodovia CE-085 – Estruturante.

As principais dificuldades /problemas encontrados foram: i) baixa eficiência na proteção / conservação ambiental nos casos em que Unidades de Conservação foram criadas, porém não devidamente implantadas; ii) desrespeito aos limites estabelecidos no entorno das lagoas e lagamares no CE, onde foram piqueteadas (demarcadas) as áreas de Preservação Permanente; iii) difícil controle dos acessos nas áreas de fixação de dunas; iii) problemas encontrados na execução de obra de recuperação e defesa contra processo de erosão marinha, onde a primeira solução adotada foi insuficiente para conter o avanço das marés (Pecém, CE); iv) falta de compromisso por parte das administrações municipais quanto à manutenção das benfeitorias, contribuindo para a degradação / depredação das mesmas (pólos de lazer nas margens de lagoas); v) ausência de elaboração e implementação, em tempo hábil, de um plano de gestão para a efetiva utilização dos citados pólos de lazer com maior envolvimento da população local, o que teria contribuído para a sua manutenção.

Somente um dentre os projetos que não estavam previstos, a “*Despoluição do Vale do Reginaldo / Salgadinho*”, consumiu US\$ 12,9 milhões da contrapartida local, representando 62,7% do valor total aplicado. Ressalte-se que tal ação estaria melhor enquadrada no sub-componente de saneamento, um vez que se constituiu em coleta dos lançamentos de esgoto que existiam ao longo de parte do córrego do Reginaldo / Salgadinho e seu direcionamento para emissário submarino.

No Estado da BA foram criadas diversas unidades de conservação do tipo APA (Áreas de Proteção Ambiental) no âmbito do PRODETUR/NE I. Também foi criado um Parque estadual (Parque do Conduru) como medida compensatória associada à implantação da rodovia BA-001 Ilhéus-Itacaré. Parte dessas Unidades de Conservação, entretanto, não foram implantadas. Constam nos Planos de Ação dos PDITS dos pólos turísticos do PRODETUR/NE II vários projetos de implantação de unidades de conservação (demarcação do terreno, implantação de acessos, construção de edificações, aquisição de veículos e equipamentos etc) os quais vêm complementar parte dos investimentos em proteção e recuperação ambiental realizados na primeira fase do Programa.

Exemplo de projeto de Proteção e Recuperação Ambiental, apontado como caso de sucesso no PRODETUR/NE I foi o Parque das Dunas, em Natal-RN, onde foram realizadas diversas ações (Planos de Manejo/Operação, e obras físicas envolvendo um viveiro com 20 espécies, escola de educação ambiental, uma pista de “Cooper”, aquisição de mobiliário e equipamentos, recuperação das cercas do entorno, herbário, recuperação de 3 trilhas ecológicas) que contribuíram significativamente para a proteção ambiental local e para a melhoria da qualidade da experiência dos frequentadores do Parque.

Outros projetos que merecem menção por terem atingido os benefícios almejados a contento foram a Recuperação da praia e embocadura do rio Mundaú e a Recuperação (fixação) das dunas do Paracuru, o primeiro evitando impactos significativos sobre a comunidade ribeirinha e o segundo preservando o principal ponto de captação de água da cidade, evitando seu soterramento por dunas móveis.

No âmbito de projetos no CE (urbanização dos pólos de lazer) e RN (Parque das Dunas) foram feitos investimentos em urbanização, totalizando área de 107.516 m<sup>2</sup>. Frente à constatação da importância da revitalização de áreas urbanas para o turismo e frente à demanda dos estados para a realização de projetos de urbanização, no PRODETUR/NE II foi criado um Sub-componente específico para a Urbanização de Áreas Turística, com regras claras no Regulamento Operacional do Programa para a realização dos projetos.

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

Por fim, pelo exposto pode-se inferir que do montante planejado apenas 32,6% dos recursos foram efetivamente empregados em ações inerentes a esse componente. Diante da proposta do Programa de desenvolver na região Nordeste a atividade turística com base nos princípios do Desenvolvimento Sustentável, deve-se envidar maiores esforços no PRODETUR/NE II para a realização de projetos de proteção e recuperação ambiental de modo a salvaguardar os recursos naturais da região, os quais constituem-se principais atrativos turísticos da região.

*\* = Ressalte-se que inicialmente os projetos de Urbanização dos Pólos de Lazer foram enquadrados na rubrica “Obras Adicionais” da Matriz do Contrato de Empréstimo BID-BNB, a qual foi excluída da Matriz quando de sua modificação. Devido às suas características, decidiu-se pelo enquadramento de tais projetos no sub-componente Proteção e Recuperação Ambiental.*

**COMPONENTE B: OBRAS MÚLTIPLAS EM INFRAESTRUTURA BÁSICA E SERVIÇOS PÚBLICOS**

**4. Transporte (obras viárias urbanas e rodovias)**

<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
Realização de 43 (quarenta e três) Projetos em 08 (oito) Estados (AL, BA, CE, PB, PE, PI, RN e SE);	1. Realização de 90 Projetos (30 Previstos; 60 adicionais), em 09 Estados (AL, BA, CE, MA, PB, PE, PI, RN e SE);  Extensão de vias pavimentadas: <u>1.025,1 km.</u>
<b>Sub-Setor Rodovias:</b> ✓ Construção, melhoramento e reabilitação de caminhos e rodovias prioritárias para dar acesso cômodo, confiável e seguro a zonas turísticas.	<b>Sub-Setor Rodovias:</b> Foram executados projetos de implantação /melhoramento de rodovias estaduais, tanto interligando diferentes municípios de interesse turístico, quanto melhorando a acessibilidade a atrativos turísticos específicos. Os estados mais beneficiados em termos de extensão de rodovias e vias pavimentadas foram PI, CE e BA.  Extensão de rodovias pavimentadas: <u>978,1 Km</u>
<b>Sub-setor Vias Urbanas:</b> ✓ Reabilitação de vias urbanas e drenagem destinadas a melhorar a circulação urbana e diminuir o congestionamento para facilitar o acesso a zonas de interesse turístico. As obras, entre outras, incluem: i) remodelação de ruas e avenidas; ii) habilitação de vias para pedestres; iii) ciclovias e as correspondentes obras de drenagem.	<b>Sub-setor Vias Urbanas:</b> Foram realizadas:  1. Pavimentação de ruas, avenidas e vias expressas (BA, MA, Maceió, PE, RN e SE);  2. Construção e recuperação de pontes e viadutos (MA e PE);  3. Construção de atracadouros e terminais marítimos (BA e MA);  4. Requalificação urbana de ruas, avenidas, praças e orlas (BA, MA, Maceió, PE, RN e SE).  Algumas das ações realizadas em Maceió, MA e PE (recuperação de vias urbanas, recuperação de pontes, requalificação urbana) estão associadas aos projetos de recuperação do Patrimônio Histórico do bairro do Jaraguá, Maceió-AL, do Centro Histórico de São Luis-MA e do Centro Histórico do Recife-PE.  Extensão de vias pavimentadas: <u>47 Km</u>

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

O sub-componente de transportes absorveu mais recursos do que o inicialmente previsto tanto da fonte BID (55% a mais) quanto da contrapartida local (quase 3 vezes mais do que o previsto). Os estados mais beneficiados em termos de aplicação de recursos foram BA, CE, SE e PE, onde foram investidos 68,7% dos recursos. Somente BA e CE respondem por 50% das aplicações.

Merecem destaque os projetos: 1) Rodovia CE-085 – Estruturante, ligando Fortaleza às praias do litoral oeste do Ceará; 2) Rodovia BA-001 Ilhéus-Itacaré, facilitando o acesso rodoviário a Itacaré (região de praias paradisíacas até então pouco frequentadas); 3) Rodovia Porto Seguro - Trancoso, melhorando a interligação desses destinos, buscando-se não comprometer área de fragilidade ambiental localizada entre os mesmos; 4) Sistema viário de Ponta Negra, Natal-RN, requalificando o bairro e preparando-o para o crescimento do turismo; 5) Complexos viários (viadutos) do Turu e dos Franceses em São Luís-MA, resolvendo graves problemas de engarrafamentos entre o aeroporto e a zona turística; 6) Rodovia PB-008, facilitando o acesso de João Pessoa ao litoral sul da Paraíba; 7) Ligação da capital Teresina ao litoral do Piauí por rodovias estaduais, melhorando as condições de acesso e diminuindo problemas de engarrafamentos nos períodos de pico do fluxo de veículos para as zonas turísticas; 8) Rodovia SE-100, promovendo acesso ao litoral sul de Sergipe, nas proximidades da fronteira com a Bahia.

Com a divisão em categorias dos investimentos realizados em transportes percebe-se que dos 1025,1 Km pavimentados, 285,2 Km (27,8%) constituem-se em acessos a localidades ou atrativos turísticos específicos, 47 Km (4,6%) são vias urbanas e 693 Km (67,6%) são rodovias que interligam núcleos urbanos. Na primeira categoria (acessos específicos), os reflexos dos investimentos tendem a estar fortemente associado ao desenvolvimento da atividade turística, enquanto que na última categoria (ligações entre núcleos urbanos), os reflexos dos investimentos tendem a ser mais abrangente, uma vez que a melhoria da acessibilidade leva a modificações na dinâmica de várias outras atividades econômicas desenvolvidas nas áreas beneficiadas, ligadas ou não ao turismo.

Principais dificuldades/problemas enfrentados: i) ocorrência de passivos ambientais em 14 projetos de rodovias, em grande parte devido ao não cumprimento das medidas mitigadoras preconizadas nos estudos e licenças ambientais, sobretudo às relacionadas à recuperação de áreas degradadas; ii) conflitos com população local, em casos onde não houve, principalmente durante a fase de planejamento, adequada aproximação / interação com as comunidades afetadas; iii) ocupação desordenada do solo, nos casos em que rodovias melhoraram acesso a municípios despreparados (falta de instrumentos de ordenamento territorial – Planos Diretores, ou dificuldade para fazer cumprir as leis de ordenamento locais). Isso foi mais grave nas rodovias que resultaram em uma rápida resposta em termos de aumento de fluxo turístico, revelando por um lado que a acessibilidade era um gargalo para o crescimento da atividade e por outro que as administrações públicas das localidades turísticas beneficiadas, sobretudo no caso de pequenos municípios, estavam despreparadas para controlar os efeitos adversos do súbito crescimento do turismo ocorrido.

Cientes das dificuldades acima observadas, os órgãos envolvidos no planejamento e execução do Programa, passaram a tomar importantes medidas para equacionar tais problemas. A maioria dessas medidas está inserida na estrutura do PRODETUR/NE II, o qual traz, entre outras, as seguintes diretrizes: 1) previsão de recuperação dos passivos gerados na primeira fase do Programa anteriormente a outros obras de infra-estrutura; 2) a necessidade de haver Planos Diretores Municipais em vigor naqueles municípios a serem beneficiados com obras de infra-estrutura; 3) um maior rigor quanto à elaboração e execução dos planos de recuperação de áreas degradadas; 4) a necessidade de haver supervisão de obras independente para os grandes investimentos; 5) a realização de campanhas de auditoria socioambiental durante a fase de execução dos projetos.



**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

No âmbito dos projetos de transportes realizados em Maceió-AL e nos estados do MA, PE, RN e SE, foram feitos investimentos em requalificação urbana (urbanização), totalizando área beneficiada de 252.503 m<sup>2</sup>. Maiores informações quanto a investimentos dessa natureza podem ser encontradas no Anexo 3-I do Memorando do Executor. Frente à constatação da importância da revitalização de áreas urbanas para o turismo e frente à demanda dos estados para a realização de projetos de urbanização, no PRODETUR/NE II foi criado um sub-componente específico para a Urbanização de Áreas Turística, com regras claras no Regulamento Operacional do Programa para a realização dos projetos.

**COMPONENTE B: OBRAS MÚLTIPLAS EM INFRAESTRUTURA BÁSICA E SERVIÇOS PÚBLICOS**

**5. Recuperação do Patrimônio Histórico**

<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
Realização de 07 (sete) Projetos em 06 (seis) Estados (AL, BA, MA, PB, PE, PI).	1. Realização de 17 Projetos (06 Previstos; 11 adicionais), em 07 Estados (AL, BA, MA, PB, PE, PI, SE) e 01 Município (Maceió). <ul style="list-style-type: none"><li>○ N° sítios históricos contemplados: 14</li><li>○ N° edificações recuperadas: 61</li><li>○ Área construída recuperada: 94.814 m<sup>2</sup></li><li>○ Enterramento de rede elétrica: 11.000 m</li><li>○ Enterramento de rede telefônica: 11.000 m</li></ul>

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

Os investimentos foram basicamente voltados para a recuperação de edificações históricas pertencentes ao setor público (com raras exceções, por exemplo: Igreja do Bonfim-BA) e revitalização de áreas em seu entorno (praças, calçadas, jardins).

As aplicações foram maiores do que o planejado, tanto envolvendo os recursos do BID quanto da contrapartida local. Os estados mais beneficiados em termos de aplicação de recursos foram PE, BA e MA, respondendo juntos por 69% dos investimentos realizados. Somente nestes estados localizam-se 50 das 61 edificações recuperadas. Em termos de área construída recuperada os estados mais beneficiados foram PE, BA, MA e SE.

Grande parte dos projetos planejados foi realizada, com exceção do Centro Histórico de Parnaíba-PI. Foram recuperadas edificações no Centro Histórico de Aracaju-SE, o que não estava inicialmente previsto. Também foram realizados investimentos na recuperação de Centros de Eventos em Olinda-PE e bairro do Jaraguá, Maceió-AL.

Entre os 17 projetos realizados, merecem destaque: 1) Recuperação do Centro Histórico de São Luis-MA; 2) Praça da Sé e Quarteirão Cultural no Pelourinho e Igreja do Bonfim em Salvador-BA; 3) Centro Histórico de Porto Seguro e Trancoso – BA; 4) Centro Histórico de Recife-PE; 5) Revitalização do Bairro do Jaraguá, Maceió-AL.

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

É importante ressaltar que os investimentos do PRODETUR/NE I em Recuperação do Patrimônio Histórico muitas vezes complementaram outros investimentos do estado, com utilização de diferentes fontes de recursos (BID/Monumenta, Programa de Recuperação de Sítios Históricos – URBIS, Recursos Próprios), e da própria iniciativa privada. Projetos como o Centro Cultural Dragão do Mar, Recuperação de Patrimônio do Pelourinho, Recuperação de edifícios em Recife Antigo, benfeitorias realizadas na região de Porto Seguro em comemoração aos 500 anos do Descobrimento do Brasil são exemplos desses investimentos, muitos dos quais já vinham acontecendo anteriormente. Vale registrar que a promulgação da Lei Rouanet em 1991 foi grande incentivo para investimentos em Recuperação de Patrimônio Histórico a partir da década de 90.

As principais dificuldades encontradas foram: i) complicações que surgiram no decorrer da execução das obras e que, nem sempre, estavam previstas nos projetos, significando atrasos no cronograma e aumento nos custos; ii) deficiências na gestão das áreas revitalizadas (sítios históricos) com foco no turismo, notadamente quanto à diversificação de usos; iii) falta de garantia de manutenção periódica de parte das edificações e áreas urbanas recuperadas; iv) dificuldades para se atingir os indicadores socioeconômicos previstos nos projetos, em grande parte devido aos itens acima mencionados.

As dificuldades apontadas acima indicam um possível comprometimento da sustentabilidade dos investimentos realizados. Entretanto, vale mencionar que, na maior parte dos locais onde houve atuação com recursos do PRODETUR/NE I, os projetos realizados representaram apenas uma fração da totalidade dos investimentos necessários para a completa revitalização dos sítios históricos. Com isso, apesar do Programa ter contribuído para a recuperação dessas áreas, muito ainda precisa ser feito para a sua completa revitalização e consolidação enquanto áreas de interesse histórico e atração turística.

Para corrigir e/ou evitar na segunda fase do PRODETUR/NE dificuldades semelhantes às apontadas anteriormente, foram realizadas as seguintes modificações em seu Regulamento Operacional: 1) Maior rigor na elaboração e análise dos projetos, sobretudo quanto à sua sustentabilidade econômico-financeira; 2) definição dos tipos de obras e sítios objeto de intervenções, de modo a facilitar o enquadramento dos projetos e guardar identidade das intervenções com os objetivos do componente; 3) maior detalhamento dos critérios socioambientais.

No âmbito de projetos em todos os estados envolvidos no componente foram feitos investimentos para revitalizar o contorno urbano das áreas beneficiadas que envolveram urbanização. Tais investimentos requalificou área equivalente a 146.606 m<sup>2</sup>. Frente à constatação da importância da revitalização de áreas urbanas para o turismo e frente à demanda dos estados para a realização de projetos de urbanização, no PRODETUR/NE II foi criado um sub-componente específico para a Urbanização de Áreas Turística, com regras claras no Regulamento Operacional do Programa para a realização dos projetos.



<b>COMPONENTE C: MELHORAMENTO DE AEROPORTOS</b>	
<p><b>OBJETIVO: (Inicial)</b> Facilitar o acesso para o Nordeste, por meio do melhoramento de cinco aeroportos na região, quatro deles administrados pela Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO) e um aeroporto (Lençóis - BA) controlado pelo Estado da Bahia.</p> <p><b>(Alcançado)</b> Facilitar o acesso para o Nordeste, por meio do melhoramento de <u>oito aeroportos</u> na região, sete deles administrados pela Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO) e um aeroporto (Lençóis - BA) controlado pelo Estado da Bahia.</p>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<p><b>1. Aeroporto Cunha Machado (São Luiz, Maranhão):</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Ampliação e reforma do edifício do terminal existente e dos edifícios de apoio operacional e administrativo;</li><li>✓ Construção e melhoramento das vias de acesso;</li><li>✓ Ampliação do estacionamento de veículos;</li><li>✓ Construção de um terminal de carga e suas obras complementares.</li></ul>	<p><b>Aeroporto Cunha Machado (São Luiz, Maranhão):</b></p> <p>Foram realizados todos os investimentos previstos, além das seguintes intervenções adicionais: i) Construção de um novo terminal de cargas e passageiros com ambiente climatizado, elevador e escadas rolantes, plataformas de embarque e desembarque do tipo de fingers, espaços para lojas, lanchonetes e restaurantes e serviços de informações de voo com recursos de audiovisuais; ii) Em 2002, foi executada a pavimentação da segunda pista de pouso e decolagem, que mede 1.520,00m de comprimento e 45,00m de largura.</p>
<p><b>2. Aeroporto Pinto Martins (Fortaleza, Ceará):</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Construção de novos terminais de passageiros e carga, edifícios de apoio e administração;</li><li>✓ Vias de acesso;</li><li>✓ Estacionamento de veículos;</li><li>✓ Pátio de aeronaves e faixas de circulação para as mesmas.</li></ul>	<p><b>Aeroporto Pinto Martins (Fortaleza, Ceará):</b></p> <p>Foram realizados todos os investimentos previstos, além das seguintes intervenções adicionais: i) ampliação da área do aeroporto de 8.700 m<sup>2</sup> para 36.000 m<sup>2</sup> e aumentou a capacidade de passageiros/ano de 900.000 passageiros para 2.500.000; ii) foram implantadas sete pontes de embarques, uma central de inteligência, ampliado o estacionamento de 300 para 1.000 veículos; iii) construção de uma via de acesso com seis quilômetros de extensão, incluindo viadutos e ciclovias.</p>

<b>COMPONENTE C: MELHORAMENTO DE AEROPORTOS (Cont.)</b>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<b>3. Aeroporto Augusto Severo (Natal, RN):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Reforma e ampliação do terminal de passageiros;</li><li>✓ Construção de edifícios de apoio;</li><li>✓ Ampliação da área para estacionamento de veículos;</li><li>✓ Acessos viários e as obras complementares correspondentes.</li></ul>	<b>Aeroporto Augusto Severo (Natal, RN):</b> <p>Foram realizados todos os investimentos previstos, além das seguintes intervenções adicionais: i) construção do aeroporto em estrutura metálica com uma infra-estrutura constituída por 04 pontes de embarque; ii) terminal de passageiros passou de 2.970m<sup>2</sup> para 11.300,00 m<sup>2</sup> de área e um terminal de cargas com 800 m<sup>2</sup>; iii) demanda de passageiros aumentou de 300/hora para 800/hora, ampliando o fluxo de 260.000 para 1.500.000; iv) 16 boxes de check-in, 02 salas VIP, 02 free-shop, 26 lojas, 06 elevadores, 05 lojas de fast food, capela e restaurante; v) pista com permissão de aterrisagem de aeronaves do tipo Boing 747/400 com 400 passageiros – 10 toneladas de carga, DC-10 e Boing 767; vi) capacidade do estacionamento passou de 130 veículos para 475 veículos.</p>
<b>4. Aeroporto Santa Maria (Aracaju, Sergipe):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Ampliação e modernização do terminal de passageiros e carga;</li><li>✓ Construção de edifícios de apoio;</li><li>✓ Construção de vias de acesso;</li><li>✓ Ampliação da área para estacionamento de veículos e serviços conexos necessários.</li></ul>	<b>Aeroporto Santa Maria (Aracaju, Sergipe):</b> <p>Com recursos do Programa, foram realizados quase todos os investimentos previstos, com exceção, apenas, do melhoramento das vias de acesso.</p> <p>Foi construído novo Terminal de Passageiros do Aeroporto de Aracaju, com capacidade para 800.000 passageiros/ ano.</p>
<b>5. Aeroporto de Porto Seguro (Porto Seguro, Bahia):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Ampliação da pista, suas cabeceiras, as faixas de circulação e o pátio de aeronaves;</li><li>✓ Realização de obras de drenagem, paisagismo, segurança, sinalização e iluminação;</li><li>✓ Duplicação da área atual do terminal de passageiros.</li></ul>	<b>Aeroporto de Porto Seguro (Porto Seguro, Bahia):</b> <p>Foram realizados todos os investimentos previstos. Foram executados serviços de ampliação na pista de pouso e decolagem, com uma pista de pouso e decolagem de 2000x45m de extensão, apresentando uma capacidade para operar com aeronaves do porte de Boeing 767-200ER.</p>

<b>COMPONENTE C: MELHORAMENTO DE AEROPORTOS (Cont.)</b>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<b>6. Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães (Salvador, Bahia):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Construção de novo terminal de passageiros;</li><li>✓ Construção de novo terminal de cargas;</li><li>✓ Construção de edifícios de apoio e administração.</li><li>✓ Ampliação de vias de acesso;</li><li>✓ Ampliação da área de estacionamento de veículos;</li><li>✓ Ampliação da pátio de aeronaves;</li><li>✓ Construção de faixas de circulação para as aeronaves.</li></ul>	<b>Aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães (Salvador, Bahia):</b> <p>Foram realizados todos os investimentos previstos.</p> <p>Foi construído terminal de cargas (4.780 m²). A última etapa foi concluída com a ampliação do terminal de passageiros, posições de check-in, ampliação das áreas de embarque e desembarque e incremento de lojas.</p>
<b>7. Aeroporto de Lençóis (Bahia):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Ampliação da pista, suas cabeceiras e faixas de circulação;</li><li>✓ Ampliação do pátio de aeronaves;</li><li>✓ Obras de drenagem, e paisagismo;</li><li>✓ Itens de segurança, sinalização e iluminação;</li><li>✓ Ampliação da área do terminal de passageiros.</li></ul>	<b>Aeroporto de Lençóis (Bahia):</b> <p>Foram realizados todos os investimentos previstos.</p> <p>O aeroporto possui a dimensão de 2080 x 30 metros, totalmente pavimentados, com capacidade para receber aeronaves do tipo Boeing 737 - 300. Além da pista, foi construído um pátio de estacionamento com dimensões de 150 x 84 metros.</p>
<b>8. Aeroporto de Guararapes (Recife, Pernambuco):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Ampliação do pátio de aeronaves;</li><li>✓ Ampliação da pista, suas cabeceiras e faixas de circulação.</li></ul>	<b>Aeroporto de Guararapes (Recife, Pernambuco):</b> <p>Com recursos do Programa, foi realizada a ampliação do Pátio Norte de Estacionamento de Aeronaves (área de reforço do Pátio de Aeronaves de 22.142 m² e área de Alargamento do Pátio de 28.170 m²).</p>

**Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):**

O Componente Aeroportos respondeu por 56,3% dos recursos investidos nos quatro componentes do Programa (1.Desenvolvimento Institucional; 2. Obras Múltiplas; 3. Melhoramento de Aeroportos; e 4. Elaboração de Estudos e Projetos). Inicialmente foram programados cinco aeroportos, com recursos na ordem de US\$ 93,5 milhões. Em 1997 essas metas foram revistas e foram incluídos mais três aeroportos, dois deles na BA e um em PE. Com isso, os recursos disponibilizados para esse componente passaram para um montante de US\$ 220 milhões. No componente foram efetivamente gastos, US\$ 223,46 milhões, havendo, portanto, uma superação da meta prevista em 27,1%. Dos investimentos realizados, 51,4% foram com recursos da contrapartida local. No caso dos aeroportos, o aporte de contrapartida ocorreu com recursos da União. Tais recursos originaram-se do orçamento da EMBRATUR, na época subordinada ao então Ministério dos Esportes e Turismo, e foram repassados à INFRAERO para aplicação na reforma e ampliação dos aeroportos do Nordeste, no âmbito do PRODETUR/NE I.

Os estados que absorveram mais recursos foram a BA (47%) e CE (32,7%), juntos respondendo por 79,8% dos investimentos realizados em aeroportos. Merecem destaque os projetos: 1) Aeroporto Internacional Deputado Luis Eduardo Magalhães, Salvador-BA – aeroporto com o maior movimento de passageiros da Região Nordeste. Sua ampliação foi a obra que mais absorveu recursos no âmbito do Programa; 2) Aeroporto Internacional Pinto Martins, Fortaleza-CE – investimentos propiciaram aumento significativo de desembarque de passageiro, com reflexos diretos sobre a atividade turística no estado; 3) Aeroporto Internacional de Porto Seguro-BA – facilitou o acesso de turistas nacionais e estrangeiros à zona turística da Costa do Descobrimento, sendo um dos fatores responsáveis pelo rápido crescimento do turismo na região.

A execução da maior parte dos projetos ficou a cargo da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO) a qual tem se mostrado bastante eficiente tanto na condução e supervisão das obras de melhoramento dos aeroportos, quanto na sua operação e manutenção. Com isso, não existiram dificuldades significativas na implantação dos projetos no âmbito do PRODETUR/NE.

Os investimentos realizados demonstram a necessidade premente que existia na Região Nordeste por infra-estrutura aeroportuária. Devido às dimensões continentais do país, tornava-se inviável o acesso dos mercados emissores turísticos domésticos à Região, bem como o acesso dos grandes mercados emissores internacionais, sem a existência de aeroportos com capacidade e qualidade suficiente para receber esses mercados. No item posterior do presente documento relativo aos efeitos do PRODETUR/NE I, poderá ser constatado o substancial aumento do fluxo de passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos beneficiados, entre os anos de 1994 e 2004, período de vigência do Programa.

Até o momento, os resultados obtidos com o melhoramento dos aeroportos têm sido bastante satisfatórios em termos de aumento de fluxos turísticos. No PRODETUR/NE II os esforços voltam-se para a consolidação do turismo até este ponto alcançado, buscando a sua sustentabilidade, nessa nova fase do Programa não estão previstos grandes investimentos em infra-estrutura aeroportuária.

<b>COMPONENTE D: ESTUDOS E PROJETOS</b>	
<p><b>OBJETIVOS:</b> Propiciar a elaboração de estudos e projetos referentes a obras e ações passíveis de implantação no âmbito do PRODETUR/NE I.</p> <p>Este componente não estava inicialmente previsto, após a segunda alteração do Contrato do PRODETUR/NE I, firmada no segundo semestre de 1997, a elaboração de Estudos e Projetos passou a ser mais um componente do Programa, passível de financiamento com recursos do BID.</p>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
Neste Componente foram estabelecidas, apenas, metas de aplicação financeira.	<p>Os investimentos realizados foram:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Elaboração de estudos e projetos relacionados à preparação dos estados para o PRODETUR/NE.</li><li>2. Projetos para Desenvolvimento Institucional.</li><li>3. Estudos e Projetos de: Saneamento, Rodovias, Proteção e Recuperação Ambiental.</li><li>4. Planejamento territorial municipal e regional.</li><li>5. Estudos e projetos relacionados à preparação dos estados para a segunda fase do Programa, o PRODETUR/NE II.</li></ol>
<p><b>Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):</b></p> <p>Inicialmente a elaboração de estudos e projetos estava prevista para ser considerada no PRODETUR/NE I unicamente como contrapartida local dos Estados. Entretanto, devido às dificuldades dos Estados para apresentação de projetos nos moldes do Programa, com a segunda modificação no contrato 841/OC-BR realizada no segundo semestre de 1997, a elaboração de estudos e projetos passou a ser item financiável com recursos do BID. A partir de então, somente os estados do Ceará, Bahia, Alagoas, Paraíba e Piauí, além do município de Maceió-AL, utilizaram recursos do BID para este propósito, sendo que, do total financiado (recursos BID, US\$ 2.371.443), o Estado do Ceará empregou 61,8%, seguido pelos estados do Piauí (19,8%) e Bahia (8,6%).</p> <p>Os investimentos realizados (financiamento e contrapartida local) foram para elaboração de estudos e projetos voltados para investimentos em infra-estrutura no âmbito do Programa, tanto para ações da primeira fase (estudos e projetos relacionados à preparação para início do PRODETUR/NE I, representado 72% dos recursos aplicados no componente, sendo a maior parte de contrapartida local), quanto para a elaboração de projetos para o PRODETUR/NE II. Nesse último caso podem ser citados, como exemplo, projetos para pavimentação de 11 trechos de rodovias (continuação da Rodovia do Sol Poente) e projetos para os pólos de lazer às margens de diversas lagoas - Ceará, Projeto para Recuperação e Revitalização dos Fortes em Salvador - Bahia e a Elaboração do Projeto de Controle Ambiental das Dunas do Portinho - Piauí.</p> <p>Foram também utilizados recursos relacionados aos projetos de DI (projetos de fortalecimento institucional de algumas secretarias estaduais e da UEE), além de estudos não relacionados diretamente a outras ações do PRODETUR/NE, porém importantes para a consecução dos objetivos do Programa, tais como, Plano Diretor de Limpeza Urbana de Maceió, Plano Diretor do Litoral do Piauí e Plano de Manejo do Parque Zoobotânico de Teresina.</p>	

**2.1.1.2. Identificação dos Produtos Alcançados - Produtos chave (*key outputs*) obtidos por este projeto.**

**COMPONENTE A: DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL - DI**

- ✓ Fortalecimento institucional de diferentes órgãos estaduais e municipais: **1)** quanto à sua estruturação interna (aquisição de equipamentos e veículos, capacitação de recursos humanos), com destaque para os projetos de fortalecimento do Instituto de Meio Ambiente de Alagoas (IMA), da Companhia Pernambucana de Recursos Hídricos (CPRH) e da Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia (SCT); **2)** quanto à sua atuação específica, destacando os projetos Plano de Marketing e Turístico do Estado do Ceará, Promoção e Marketing Turístico do Estado do Maranhão, Promoção e Divulgação Turística da Paraíba, Unidade Móvel de Informações Turísticas da EMPETUR-PE, e **3)** quanto à elaboração de instrumentos importantes para a atuação de diferentes órgãos estaduais e municipais, tais como o Plano Diretor do Turismo Arqueológico do Estado do Piauí, o Plano Maior de Marketing do Maranhão, os Planos Diretores e Legislação Urbanística de municípios do litoral dos estados do CE, RN, PB e PE e o Cadastro Técnico Urbano do município de Maceió.

**COMPONENTE B: OBRAS MÚLTIPLAS EM INFRAESTRUTURA BÁSICA E SERVIÇOS PÚBLICOS**

- ✓ Implantação de Sistemas de Abastecimento de Água e de Esgotamento Sanitário em diferentes Estados da região, sendo os mais significativos: 1) Sistemas de Água e Esgoto em seis municípios do litoral oeste do Ceará; 2) Sistema de Abastecimento de Água na cidade de Parnaíba-PI (contrapartida local); 3) Sistemas de Esgotamento Sanitário de diferentes bairros das capitais São Luis-MA, Natal-RN (Ponta Negra), João Pessoa-PB, Maceió-AL (Reginaldo Salgadinho – contrapartida local) e Aracaju-SE (Atalaia Velha); e 4) Sistemas de Água e Esgoto dos municípios da região da Costa do Descobrimento na Bahia (Porto Seguro, Santa Cruz Cabrália e Belmonte).
- ✓ Realização de importantes projetos de Proteção e Recuperação Ambiental, dos quais se destacam: 1) Diferentes ações em seis municípios do litoral oeste do Ceará envolvendo: 1.1) a demarcação de área de preservação permanente, construção de pólos de lazer e realização de campanhas de educação ambiental associados ao entorno de nove lagoas da região, 1.2) a fixação de dunas para proteção de área urbana na sede municipal de Paracuru e 1.3) intervenções de proteção da orla contra erosão marinha nas localidades do Pecém e Mundaú; 2) A elaboração do Plano de Manejo e ações de estruturação do Parque das Dunas, em Natal-RN; e 3) A criação de cinco unidades de conservação do tipo APA e de um parque estadual no estado da Bahia.
- ✓ Construção de importantes ligações rodoviárias como: 1) diferentes trechos rodoviários da Rodovia CE-085 (Estruturante) no Ceará, melhorando a ligação da capital Fortaleza com a costa oeste do estado; 2) a RN-063, além de outros trechos rodoviários no Rio Grande do Norte, facilitando o acesso ao litoral sul do estado; 3) a pavimentação de trechos da rodovia SE-100, facilitando o acesso ao litoral sul do estado de Sergipe; 4) a rodovia BA-001 Ilhéus-Itacaré, ligando Ilhéus (uma capital regional do estado da Bahia) a Itacaré (um importante destino turístico ora em fase de expansão); e 5) Trechos rodoviários ligando os municípios e distritos da região da Costa do Descobrimento no litoral sul da Bahia.
- ✓ Recuperação de Patrimônio Histórico de sítios históricos nas capitais São Luis-MA, João Pessoa-PB, Recife-PE, Maceió-AL, Aracaju-SE e Salvador-BA, além de ações em outros



sítios históricos relevantes, localizados em Alcântara-MA, Oeiras-PI, São Cristóvão-SE e Porto Seguro/Trancoso-BA.

- ✓ Realização de ações integradas em Áreas Turísticas específicas: 1) o bairro de Ponta Negra e a Via Costeira em Natal-RN; 2) o Complexo Turístico Cabo Branco em João Pessoa-PB; 3) o Centro Turístico de Guadalupe, no litoral sul de Pernambuco; e 4) a região da Costa do Descobrimento, no litoral sul da Bahia. Tais ações envolveram pelo menos três dos seguintes tipos de investimentos: Planejamento, Desenvolvimento Institucional, Saneamento, Estradas e Vias de Acesso, Proteção Ambiental e/ou Recuperação de Patrimônio Histórico.

### **COMPONENTE C: MELHORAMENTO DE AEROPORTOS**

- ✓ Reforma e/ou ampliação de oito aeroportos, com seis deles localizados, ou servindo, a capitais dos Estados do Maranhão (MA), Ceará (CE), Rio Grande do Norte (RN), Pernambuco (PE), Sergipe (SE) e Bahia (BA). Neste último Estado estão localizados mais dois dos aeroportos beneficiados, nas cidades de Porto Seguro-BA e Lençóis-BA. Dos aeroportos beneficiados, três passaram da qualidade de aeroportos regionais para internacionais (Cunha Machado-MA, Pinto Martins-CE e Porto Seguro-BA).

### **COMPONENTE D: ESTUDOS E PROJETOS**

- ✓ Elaboração de Planos, Estudos e Projetos relacionados: 1) à preparação para o PRODETUR/NE I (72% dos investimentos no componente); 2) ao planejamento regional – ex: Plano Diretor do Litoral do Piauí; e 3) à preparação de projetos para o PRODETUR/NE II – ex: Projeto para Recuperação e Revitalização dos Fortes-BA e Elaboração de Estudos e Projetos de Rodovias-CE.

**2.1.2. Identificação dos Efeitos (*outcomes*) e Impactos do Projeto** - Descrição dos alcances do projeto em relação ao seu Objetivo de Desenvolvimento (OD ou propósito no marco lógico do projeto).

**OBSERVAÇÃO:** Durante a concepção do PRODETUR/NE I, a aplicação do instrumento Marco Lógico não era procedimento obrigatório para os projetos do BID. Mesmo assim, foram realizados exercícios de aplicação desse instrumento envolvendo parte dos estados e dos projetos específicos que se esperava viabilizar no âmbito do PRODETUR/NE. Após a realização desses exercícios optou-se pela não utilização do Marco Lógico, devido à incerteza que existia quanto ao número de estados e quantidade e natureza dos projetos que efetivamente estariam envolvidos no Programa. Em virtude disso, durante a concepção do PRODETUR/NE I, não foram estabelecidos os instrumentos Marco Lógico e Linha de Base, de sorte que não foram criados / adotados indicadores de efeito específicos para o Programa. Desse modo, na elaboração do presente documento procurou-se apresentar na coluna PLANEJADO os efeitos que se esperava obter com a realização do Programa, os quais foram inferidos a partir de informações constantes no Informe de Projeto (IP), Contrato e Regulamento Operativo. Algumas informações foram obtidas do IP e de outras fontes de dados, como EMBRATUR, RAIS, INFRAERO, IBGE, Órgãos Estaduais de Turismo, PNUD, PNAD, CTI-NE. Na coluna ALCANÇADO / OBSERVADO são dispostos dados relacionados à evolução de diferentes indicadores para a região Nordeste entre 1994 e 2004. Devido à dificuldade existente relacionada à carência de dados agregados para a região Nordeste, os intervalos de análise de cada indicador variaram de acordo com a disponibilidade das fontes de dados.

**2.1.2.1. Análise de Indicadores de Efeito (*outcome*).**

EFEITOS GERAIS DO PRODETUR/NE I																															
PLANEJADO	ALCANÇADO																														
1. Aumento do fluxo turístico.	<p>Segundo estimativas realizadas pela CTI-NE em 2005:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>O fluxo turístico no conjunto das capitais Estaduais do Nordeste passou de <b>5.037 mil turista</b> em <b>1996</b> para <b>10.596 mil turistas</b> em <b>2004</b>, registrando um crescimento total de <b>110,4%</b> (crescimento médio anual de <b>10%</b>).</li><li>O fluxo turístico (receptivo) no âmbito dos nove Estados da Região passou de <b>7.850 mil turistas</b> em <b>1996</b> para <b>17.778 mil turistas</b> em <b>2004</b>, revelando um crescimento total de <b>126,5%</b>, com taxa média anual de crescimento de <b>11,1%</b>.</li><li>Na composição do fluxo turístico para o Nordeste, o componente <b>fluxo internacional anual</b> saltou de <b>416 mil turistas</b> (5,3% do fluxo total) para <b>1.440 mil turistas</b> (8,1% do total) entre 1996/2004, representando aumento de <b>246,1%</b> no período.</li><li>O <b>número de turistas estrangeiros no Nordeste</b> representava <b>15,6%</b> dos turistas estrangeiros no Brasil em 1996. Esse percentual passou para <b>30,6%</b> em 2004.</li></ul> <div><p>Figura 13</p><p>Fluxo de Turistas e Desembarques de Passageiros nos Principais Destinos Turísticos do Nordeste (%)</p><table><thead><tr><th>Ano</th><th>Fluxo Turístico (%)</th><th>Desembarques (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>1996</td><td>100,0</td><td>113,6</td></tr><tr><td>1997</td><td>110,9</td><td>141,6</td></tr><tr><td>1998</td><td>148,6</td><td>140,3</td></tr><tr><td>1999</td><td>161,3</td><td>141,5</td></tr><tr><td>2000</td><td>181,3</td><td>152,8</td></tr><tr><td>2001</td><td>187,1</td><td>168,7</td></tr><tr><td>2002</td><td>189,7</td><td>169,6</td></tr><tr><td>2003</td><td>189,7</td><td>167,3</td></tr><tr><td>2004</td><td>210,4</td><td>204,2</td></tr></tbody></table></div> <p>Segundo dados da EMBRATUR (2005):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Em relação ao <b>ranking das cidades brasileiras mais visitadas pelos turistas internacionais</b>, em <b>1994</b> os três principais destinos do Nordeste ocupavam as colocações <b>Salvador-BA – 5º, Recife-PE – 8º e Fortaleza-CE – 11º</b>. Em <b>2003</b> essas colocações passaram para <b>Salvador-BA – 3º, Recife-PE – 5º e Fortaleza-CE – 4º</b>.</li></ul>	Ano	Fluxo Turístico (%)	Desembarques (%)	1996	100,0	113,6	1997	110,9	141,6	1998	148,6	140,3	1999	161,3	141,5	2000	181,3	152,8	2001	187,1	168,7	2002	189,7	169,6	2003	189,7	167,3	2004	210,4	204,2
Ano	Fluxo Turístico (%)	Desembarques (%)																													
1996	100,0	113,6																													
1997	110,9	141,6																													
1998	148,6	140,3																													
1999	161,3	141,5																													
2000	181,3	152,8																													
2001	187,1	168,7																													
2002	189,7	169,6																													
2003	189,7	167,3																													
2004	210,4	204,2																													
EFEITOS GERAIS DO PRODETUR/NE I																															
PLANEJADO	ALCANÇADO																														
	<p><u>Meios de Verificação:</u></p> <p><b>EFEITOS GLOBAIS DO PRODETUR/NE I – Enfoque Turístico</b>, João Agostinho Teles, 2005 – Anexo 3-K do Memorando do Executor.</p>																														



**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

	<b>A ATIVIDADE TURÍSTICA NO NORDESTE</b> , ETENE, 2005 – Anexo 3-L do Memorando do Executor.
<b>2. Aumento das receitas oriundas do turismo.</b>	<p>Segundo estimativas realizadas pela CTI-NE em 2005:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ A <b>Receita turística anual</b> (produto do gasto per capita pelo fluxo turístico anual) na região Nordeste aumentou de <b>US\$ 2.702 milhões</b> em <b>1996</b> para <b>US\$ 4.372 milhões</b> em <b>2004</b>, representando incremento de <b>61,8%</b> no período.</li><li>○ A <b>Receita turística internacional anual</b> (produto do gasto per capita pelo fluxo turístico internacional anual) na região Nordeste aumentou de <b>US\$ 246 milhões</b> em <b>1996</b> para <b>US\$ 379 milhões</b> em <b>2004</b>, representando incremento de <b>54%</b> no período.</li></ul> <p><u><b>Meios de Verificação:</b></u> <b>EFEITOS GLOBAIS DO PRODETUR/NE I</b> – Enfoque Turístico, João Agostinho Teles, 2005 – Anexo 3-K do Memorando do Executor.</p>
<b>3. Aumento do PIB per capita.</b>	<p>Segundo dados do IBGE:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ O PIB per capita do Nordeste, no período <b>1994/2003</b>, apresentou crescimento em dólar de 3,4% a.a., taxa superior a apresentada pelo Brasil (2,29%). Nesse período, o PIB per capita da região aumentou sua participação de <b>44,9% para 49,5%</b>.</li></ul> <p>Segundo dados da FIPE/EMBRATUR:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ O <b>turismo é responsável por 2% do PIB do país.</b></li><li>○ A <b>participação relativa do PIB turístico sobre o PIB regional, na região nordeste é significativamente maior que nas demais regiões:</b> Sudeste com 1,8%, Sul com 2,3%, Centro-Oeste com 2,4%, Norte com 2,2% e Nordeste com 6,3%.</li></ul> <p><u><b>Meios de Verificação:</b></u> <b>A ATIVIDADE TURÍSTICA NO NORDESTE</b>, ETENE, 2005 – Anexo 3-L do Memorando do Executor.</p>

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

<b>EFEITOS GERAIS DO PRODETUR/NE I</b>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<b>4. Aumento do número de estabelecimentos turísticos (alojamento e alimentação).</b>	<p>Segundo dados do Ministério do Trabalho e Emprego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Na região Nordeste, o <b>número de estabelecimentos</b> registrados nos segmentos de <b>Alojamento e Alimentação</b> aumentou de <b>1.935 e 4.944 und</b> em <b>1994</b> para <b>6.697 e 30.871 und</b> em <b>2003</b>, representando incremento de <b>246%</b> e <b>524,4%</b>, respectivamente.</li> <li>○ O número de estabelecimentos no segmento de <b>Alojamento</b> do Nordeste representava <b>15,3%</b> do total Nacional em <b>1994</b>, passando esse percentual de participação para <b>21,3%</b> em <b>2003</b>.</li> </ul> <p>Segundo informações da CTI/NE e Órgãos Estaduais de Turismo do Nordeste:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ O número de Unidades Habitacionais (UH) das capitais do Nordeste passou de <b>31 mil UHs</b> em <b>1996</b> para <b>47,7 mil UHs</b> em <b>2004</b>, representando aumento de <b>54,1%</b> no período.</li> </ul> <p><u><b>Meios de Verificação:</b></u> <b>EFEITOS GLOBAIS DO PRODETUR/NE I</b> – Enfoque Turístico, João Agostinho Teles, 2005 – Anexo 3-K do Memorando do Executor.</p>
<b>5. Melhoria da facilidade de acessos aos estados do Nordeste do Brasil e aos atrativos turísticos localizados nos mesmos (IP).</b>	<p>Ganhos de acessibilidade na região Nordeste ocorreram com a <b>ampliação de oito aeroportos</b> (seis deles em capitais estaduais) e com a pavimentação de <b>978 Km de rodovias</b>. Dessas estradas, cerca de <b>285 Km</b> estão associados à melhoria de acesso a <b>localidades turísticas específicas</b> (praias, cachoeiras, balneários...), enquanto que <b>693 Km</b> constituem-se em trechos rodoviários ligando diferentes <b>núcleos urbanos</b> (sedes municipais ou distritos).</p> <p><u><b>Meio de Verificação:</b></u> Anexos 3-E e 3-G do Memorando do Executor.</p>
<b>6. Melhoria da diversidade de produtos turísticos da região, por meio de atividades como a recuperação e preservação de patrimônio histórico (edificações, monumentos e áreas em seu entorno) e a melhoria das condições de praias, parques e outros recursos naturais (IP).</b>	<p>Apesar do baixo percentual dos investimentos em patrimônio histórico e recuperação ambiental com relação ao total aplicado, parte dos investimentos realizados teve reflexos sobre o turismo local, a exemplo dos projetos de recuperação de patrimônio histórico em: <b>1)</b> Centro Histórico (CH) de São Luís do Maranhão-MA; <b>2)</b> diversas intervenções no bairro do Jaraguá em Maceió-AL; <b>3)</b> Centro Cultural e CH de Recife-PE; <b>4)</b> CH de Porto Seguro e Trancoso, Igreja do Bonfim, Praça da Sé e Quarteirão Cultural no Pelourinho-BA; <b>5)</b> CH e Mercado Municipal em Aracaju-SE; <b>6)</b> CH de João Pessoa.</p>

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

EFEITOS GERAIS DO PRODETUR/NE I										
PLANEJADO	ALCANÇADO									
	<p>Também merecem ser mencionados os investimentos em: <b>1)</b> saneamento e urbanização do bairro de Ponta Negra em Natal-RN; e <b>2)</b> melhoria da infra-estrutura do Parque das Dunas em Natal-RN.</p> <p>É importante ressaltar que os investimentos do PRODETUR/NE I complementaram outros investimentos dos estados participantes, com utilização de diferentes fontes de recursos (BID/Monumenta, Programa de Recuperação de Sítios Históricos – URBIS, Recursos Próprios), e da própria iniciativa privada. Projetos como o Centro Cultural Dragão do Mar, Recuperação de Patrimônio do Pelourinho, Recuperação de edifícios em Recife Antigo, benfeitorias realizadas na região de Porto Seguro em comemoração aos 500 anos do Descobrimento do Brasil são exemplos desses investimentos, muitos dos quais já vinham acontecendo anteriormente. Esse conjunto de investimentos, incluindo os do PRODETUR/NE I, contribuíram para a diversificação do produto turístico Nordeste.</p> <p><b>Meio de Verificação:</b> Anexos 3-C, 3-D e 3-F do Memorando do Executor.</p>									
7. Aumento no número de empregos nas atividades turísticas.	<p>Conforme informação apresentada no Relatório de Avaliação do PRODETUR/NE I (TCU, 2004) com base em dados da PNAD:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Entre <b>1994 e 2001</b> a taxa média anual de aumento do <b>emprego masculino</b> foi de <b>3,1%</b>, enquanto que para as <b>mulheres</b> esse aumento foi ligeiramente superior, alcançando <b>3,2%</b>. Entretanto, quando se restringe a análise ao <b>setor turístico</b>, as taxas passam a ser de <b>6,7%</b> e <b>11,4%</b> para <b>homens</b> e <b>mulheres</b> respectivamente, demonstrando assim um favorecimento ao emprego feminino nesse setor.</li></ul> <p><b>Taxa Média Anual de Aumento do Emprego Segundo Gênero para o NE de 1994 a 2001</b></p> <table><thead><tr><th>Categoria de Emprego</th><th>Emprego Masc. (%)</th><th>Emprego Fem. (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>Geral</td><td>3,1</td><td>3,2</td></tr><tr><td>Turístico</td><td>6,7</td><td>11,4</td></tr></tbody></table> <p>Fonte: Relatório de Avaliação do PRODETUR/NE (TCU, 2004)</p>	Categoria de Emprego	Emprego Masc. (%)	Emprego Fem. (%)	Geral	3,1	3,2	Turístico	6,7	11,4
Categoria de Emprego	Emprego Masc. (%)	Emprego Fem. (%)								
Geral	3,1	3,2								
Turístico	6,7	11,4								

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

<b>EFEITOS GERAIS DO PRODETUR/NE I</b>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<b>7. Aumento no número de empregos nas atividades turísticas.</b> <b>(Cont.)</b>	<p>Ainda, segundo dados da PNAD apresentados no Relatório de Avaliação do PRODETUR/NE (TCU, 2004):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ A <b>taxa de crescimento médio da população ocupada no turismo no Nordeste</b> foi de <b>5,2%</b> (média dos estados da região, com variação de 6,7% no Maranhão a 3,9% em Sergipe) de <b>1992 a 2001</b>, enquanto que no <b>restante do país</b> esse aumento foi de <b>4,6%</b>.</li><li>○ Na região Nordeste o <b>número de empregos sem carteira de trabalho (ESCT-Tur)</b> relacionado ao turismo aumentou de <b>304.816 und</b> em <b>1995</b> para <b>408.962 und</b> em <b>2001</b>, representando aumento de <b>34,1%</b> no período.</li><li>○ Em <b>1995</b> os <b>ESCT-Tur</b> no Nordeste representavam <b>8,1%</b> do total de ESCT da Região. Em <b>2001</b> esse percentual passou para <b>9,3%</b>.</li><li>○ Na região Nordeste o <b>número de empregos por conta própria ou autônomos (ECP-Tur)</b> relacionados ao turismo aumentou de <b>840.134 und</b> em <b>1995</b> para <b>1.082.119 und</b> em <b>2001</b>, representando aumento de <b>28,8%</b> no período.</li><li>○ Em <b>1995</b> os <b>ECP-Tur</b> no Nordeste representavam <b>15,5%</b> do total de ESCT da Região. Em <b>2001</b> esse percentual passou para <b>18,7%</b>.</li></ul> <p>Segundo dados do Ministério do Trabalho e Emprego:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Na região Nordeste, o <b>número de empregos formais</b> nos segmentos de <b>Alojamento e Alimentação</b> aumentou de <b>26.617 e 33.518 und</b> em <b>1994</b> para <b>48.906 e 96.840 und</b> em <b>2003</b>, representando aumento de <b>83,7% e 189%</b>, respectivamente.</li><li>○ O número de empregos formais no segmento de <b>Alojamento</b> do Nordeste representava <b>16,4%</b> do total Nacional em <b>1994</b>, passando esse percentual de participação para <b>23,1%</b> em <b>2003</b>.</li></ul> <p><u><b>Meios de Verificação:</b></u> <b>Relatório de Avaliação de Programa – PRODETUR/NE I, Tribunal de Contas da União (TCU), 2004.</b></p> <p><b>EFEITOS GLOBAIS DO PRODETUR/NE I – Enfoque Turístico,</b> João Agostinho Teles, 2005 – Anexo 3-K do Memorando do Executor.</p>

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

<b>EFEITOS GERAIS DO PRODETUR/NE I</b>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
<p><b>8. Aumento da arrecadação tributária nos municípios beneficiados.</b></p>	<p>Dos 89 municípios beneficiados pelo PRODETUR/NE I, apenas 38, informaram à Secretaria do Tesouro Nacional (STN) o resultado da sua <b>arrecadação tributária</b> referente aos exercícios de <b>1995 (R\$ 1.353 milhões)</b> e <b>2004 (R\$ 1.667 milhões)</b>. Estes dados serviram de base para cálculo da <b>taxa de crescimento real de 2,4% ao ano</b>. Vale ressaltar que a evolução da receita tributária da grande maioria dos municípios analisados superou em muito essa taxa, destacando-se, notadamente, os seguintes: <b>Paraipaba-CE (40,8% a.a.)</b>, <b>Tibau do Sul-RN (37,3% a.a.)</b>, <b>Maragogi-AL (33,0% a.a.)</b> e <b>Jijoca de Jericoacura-CE (27,9% a.a.)</b>.</p> <p><b>Obs.:</b> Constituem receita tributária do Município:</p> <p>I - IMPOSTOS:</p> <p>a) Sobre a propriedade predial e territorial urbana (IPTU);</p> <p>b) Sobre serviços de qualquer natureza (ISS);</p> <p>c) Sobre transmissão inter vivos, a qualquer título, por ato oneroso, de bens imóveis, por natureza ou acessão física, e de direitos reais sobre imóveis, exceto os de garantia, bem como cessão de direito à sua aquisição (ITBI);</p> <p>II – TAXAS;</p> <p>III - CONTRIBUIÇÃO DE MELHORIA.</p> <p><u><b>Meios de Verificação:</b></u> <b>A ATIVIDADE TURÍSTICA NO NORDESTE</b>, ETENE, 2005 – Anexo 3-L, do Memorando do Executor.</p>
<p><b>9. Melhoria nos acessos aos serviços públicos (água, esgoto, coleta de lixo).</b></p> <p>✓ Conforme IP, para a região menos de 52% dos domicílios tinham serviço de água.</p> <p>✓ Menos de 8% dos domicílios estavam conectados à rede de esgoto.</p> <p>✓ Somente 4% do esgoto coletado era tratado.</p>	<p>Segundo dados do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento – SNIS*:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ O índice de cobertura dos serviços de <b>abastecimento de água</b> aumentou de <b>88%</b> para <b>94,9%</b> no Nordeste, de <b>1995 a 2003</b>.</li> <li>○ O índice de cobertura dos serviços de <b>esgotamento sanitário</b> aumentou de <b>15%</b> para <b>23,2%</b> no Nordeste, de <b>1995 a 2003</b>.</li> <li>○ Entre <b>1995 e 2003</b> houve aumento de <b>42,9%</b> no número de ligações de água e de <b>108,9%</b> nas ligações de esgoto da região Nordeste, enquanto que, no mesmo período, esses aumentos foram de <b>29,1%</b> e de <b>55,3%</b> respectivamente, para o Brasil como um todo.</li> <li>○ Em <b>1995</b> a região Nordeste representava <b>25%</b> das ligações de água e <b>10,5%</b> das ligações de esgoto do país.</li> </ul>

<b>EFEITOS GERAIS DO PRODETUR/NE I</b>	
<b>PLANEJADO</b>	<b>ALCANÇADO</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Em <b>2003</b> esses percentuais passaram para <b>27,6%</b> e <b>14,2%</b>, respectivamente.</li></ul> <p>* Somente foram consideradas as informações relacionadas às companhias estaduais de saneamento.</p> <p><b>Meio de Verificação:</b> <i>Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento – SNIS: diagnóstico dos serviços de água e esgotos; Vol. 1(1995) e Vol. 9 (2003);</i> Ministério do Planejamento e Orçamento, Secretaria de Política Urbana.</p>
<p><b>Fatores responsáveis da diferença (se aplicável):</b></p> <p>Os dados apresentados contribuem para a apreensão da dinâmica de desenvolvimento do turismo na região no período 1994 a 2004. Não se pode afirmar que a variação em grande parte dos indicadores aqui apresentados seja decorrente de ações do PRODETUR/NE I, entretanto, dada a natureza e dimensão dos projetos realizados, pode-se supor que o Programa tenha contribuído, em diferentes graus de intensidade, para a evolução observada com relação às variáveis analisadas, principalmente no que se refere ao fluxo turístico, às receitas turísticas, aos impactos no PIB, à oferta turística e ao saneamento básico (água e esgoto).</p> <p>De modo geral, os efeitos esperados foram alcançados. Os investimentos em infra-estrutura básica e no melhoramento de aeroportos geraram as condições favoráveis para a atração de investimentos privados e para o aumento de fluxo turístico na Região. Essas iniciativas geram renda para o município e para o Estado, criam novas oportunidades de emprego e beneficiam a população local que poderá usufruir um nível melhor de qualidade de vida.</p> <p><b>Meios de Verificação:</b> Os estudos “<i>Efeitos Globais do PRODETUR/NE I – Enfoque Turístico</i>” e “<i>A atividade Turística no Nordeste</i>” anteriormente citados foram realizados buscando analisar dados agregados para a região Nordeste. Foram coletados, ainda, dados dos órgãos oficiais, como IBGE, EMBRATUR, OMT, MTE, INFRAERO, PNUD. Para informações agregadas para a região não encontradas em tais fontes, para a elaboração do estudo “<i>Efeitos Globais do PRODETUR/NE I – Enfoque Turístico</i>” também foram utilizadas como fontes pesquisas realizadas pelos diversos Órgãos de Turismo dos estados do Nordeste, bem como de pesquisas realizadas quando da elaboração dos Planos de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS dos Pólos de Turismo da região. Os dados do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento foram obtidos diretamente das publicações anuais realizadas pelo Ministério do Planejamento e Orçamento.</p>	

**2.1.2.2. Identificação dos Efeitos (*outcomes*) e Impactos iniciais** - Considerando os produtos (*outputs*) alcançados pelo projeto, na medida do possível, identifique os efeitos (*outcomes*) intermediários e os impactos iniciais alcançados até o momento.

### **Efeitos intermediários e impactos do Programa**

#### **1. Aumento do Investimento Privado**

Novos empreendimentos turísticos nacionais e estrangeiros foram atraídos pela melhoria de infra-estrutura, principalmente de acesso, realizada pelo Programa na Região Nordeste. Várias cadeias hoteleiras internacionais se instalaram na Região durante o período de vigência do PRODETUR/NE I, como a ACCOR, SOL MELIÁ, PESTANA e VILA GALÉ.

A título de ilustração, os investimentos privados, no setor turístico, realizados nos municípios contemplados pelo Programa no Estado da Bahia totalizaram US\$ 657,9 milhões e para o Estado da Paraíba somaram US\$ 29,3 milhões, no período compreendido entre os anos de 1994 e 2004, segundo a Unidade Executora Estadual.

Ressalta-se que, segundo dados da RAIS, para o setor de Alojamento, os municípios beneficiados pelo Programa contavam com 2.251 estabelecimentos no ano de 2003, representando um crescimento de 73% em relação ao ano de 1994, que corresponde a 951 novos estabelecimentos.

As operações contratadas pelo Banco do Nordeste no âmbito do FNE destinadas ao setor de turismo, durante o período de 1998-2004, somaram R\$ 135,7 milhões (em valores correntes), beneficiando 2.629 empresas. Os municípios beneficiados pelo PRODETUR absorveram 81% desses recursos, mostrando que são áreas de maior demanda turística.

#### **2. Aumento do Movimento de Passageiros nos Aeroportos**

O número de passageiros desembarcados em vôos internacionais regulares e não regulares (charters) para os Estados Nordestinos, em 2004, atingiu cerca de 450 mil passageiros, representando incremento de 128% em relação a 2000, quase duplicando sua participação no total de desembarques no País, que passou de 3,8% para 7,3%. Nesse mesmo período, o crescimento verificado para o Brasil foi de 18%.

Os vôos charters internacionais para os estados nordestinos apresentaram crescimento de 268% no referido período, representando 48% do total de vôos internacionais para a região.

O número de passageiros desembarcados em vôos nacionais para os estados nordestinos totalizou 6.367 mil passageiros, em 2004. Esse número representa um aumento de 142% em relação ao observado em 1994. Vale ressaltar que nesse período, o número de passageiros em vôos regulares cresceu 134% enquanto que os de vôos charters aumentou 228%. Todos os estados nordestinos apresentaram acréscimo significativo no volume de passageiros desembarcados com destaque para o Ceará (115%), Pernambuco (170%) e Bahia (211%).



**Efeitos intermediários e impactos do Programa (Cont.)**

**3. Aumento do Fluxo Turístico**

Segundo estimativas realizadas pela CTI-NE, o fluxo turístico para as capitais e estados do Nordeste mais do que dobrou no período 1996/2004. O fluxo no conjunto das capitais passou de 5.037 mil turistas em 1996 para 10.596 mil turistas em 2004, registrando um crescimento médio anual de 10,0%. Já o fluxo turístico receptivo aos estados, saltou de 7.850 mil turistas em 1996 para 17.778 mil turistas em 2004, revelando uma taxa média anual de crescimento de 11,1%.

Os investimentos do PRODETUR-NE I em infra-estrutura rodoviária estruturante possibilitaram o crescimento e o surgimento de novos destinos turísticos, tais como: Porto Seguro na Bahia, Porto de Galinhas em Pernambuco, Praia da Pipa no Rio Grande do Norte e Jericoacoara e Mundaú no Ceará.

**4. Aumento das Receitas Turísticas e do Impacto do turismo no PIB regional**

O aumento do fluxo turístico refletiu diretamente nas receitas turísticas auferidas na região Nordeste. Segundo estimativas realizadas pela CTI-NE em 2005, a Receita turística anual (produto do gasto per capita pelo fluxo turístico anual) na região Nordeste aumentou de US\$ 2.702 milhões em 1996 para US\$ 4.372 milhões em 2004, representando incremento de 61,8% no período. Do mesmo modo, a receita turística internacional anual (produto do gasto per capita pelo fluxo turístico internacional anual) na região Nordeste aumentou de US\$ 246 milhões em 1996 para US\$ 379 milhões em 2004, representando incremento de 54% no período.

Segundo ainda a CTI-NE, o impacto da receita turística internacional no PIB da região Nordeste aumentou ao longo do período 1996/2004 de 0,7% em 1996 para 1,9% em 2004. Já o impacto da receita do turismo no PIB da região, considerando-se o conceito de renda gerada, apresentou de 4,8% em 1996 para 10,8% em 2003, com redução para 9,8% em 2004.

Vale ressaltar que a Renda Gerada é obtida ampliando-se a receita turística (produto entre gasto per capita e fluxo turístico) de modo a considerar o processo interativo dos gastos dos turistas na economia via propensão marginal a consumir (efeito multiplicador). Os multiplicadores dos gastos turísticos utilizados foram de 2,85 para o internacional e 1,75 para o nacional. Vide EMBRATUR (1999).

**OBS:** O PIB da Região Nordeste aumentou de R\$ 102.597 milhões para R\$ 240.582 milhões nesse período.

**5. Outros Efeitos e Impactos**

Apesar dos investimentos do PRODETUR/NE I estarem voltados para o desenvolvimento do turismo, muitos dos projetos realizados foram de natureza estruturante (aeroportos, saneamento, rodovias), e tiveram efeitos benéficos sobre outros setores da economia e para as populações locais. Por exemplo: a ampliação do Aeroporto Internacional Pinto Martins, em Fortaleza (CE) viabilizou o aumento do transportes de cargas, além da possibilitar diversificação da pauta de exportação, como foi o caso da exportação de flores cearenses para o mercado externo que passou de 25.304 kg para 330.159 kg, no período de 2001 a 2004, apresentando crescimento de 1.204%.



**Efeitos intermediários e impactos do Programa (Cont.)**

**6. Efeitos e Impactos Ambientais**

Avaliações do Programa (PRODETUR/NE I) realizadas quando das negociações do PRODETUR/NE II detectaram em alguns projetos, problemas de execução que tiveram reflexos na qualidade das obras e resultaram em impactos sobre o meio ambiente. Tais problemas e impactos ocorreram com maior frequência nas obras de rodovias.

Na busca de mitigar esses efeitos e impactos foram estabelecidos mecanismos e procedimentos que tendem a diminuir a incidência de impactos dessa natureza, tais como:

- A definição das áreas a serem beneficiadas pelas ações do Programa, com base no conceito de Pólos Turísticos (espaço geográfico claramente definido, com pronunciada vocação para o turismo, envolvendo atrativos turísticos similares e/ou complementares).
- A realização, nos pólos turísticos selecionados, de planejamento participativo, integrado e com base no conceito de desenvolvimento sustentável do turismo. Para tanto, os pólos devem ter Conselhos de Turismo e devem contar com Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) devidamente validados nos respectivos Conselhos.
- Além dos Conselhos de Turismo, foram criados outros mecanismos de participação social, tais como a realização de Seminários Regionais e fóruns de acompanhamento do Programa.
- Foco em ações visando benefício da população local – desenvolvimento humano e social.
- A obrigatoriedade de existência, ou implementação/atualização de Planos Diretores Municipais nos municípios que vierem a receber obras de infra-estrutura.
- A obrigatoriedade de existência de Conselhos de Meio Ambiente (CONDEMA) ativos nos municípios que vierem a receber obras de infra-estrutura.
- A obrigatoriedade de realização de ações de recuperação de passivos ambientais associados a projetos do PRODETUR/NE I, anteriormente à execução de obras de infra-estrutura.
- A elaboração de Manuais de Procedimentos associados ao Regulamento Operacional do PRODETUR/NE II, de modo a melhor apresentar os critérios de elegibilidade e apresentação de projetos dos diferentes componentes do Programa.
- Diversos projetos voltados ao fortalecimento da gestão municipal.
- Reforço da necessidade de ações de gerenciamento de resíduos sólidos nos diversos pólos do Programa.

Cabe ressaltar que foi constatado após análise dos 15 **Planos** de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – **PDITS**, já apresentados no âmbito do PRODETUR/NE II, que apenas 09 possuem em suas ações **Projetos de Recuperação de Passivos**, correspondendo a um montante de **US\$ 8,33 milhões**. Esse valor representa **2,0%** dos valores envolvidos nas **ações prioritárias** dos Planos de Ação dos PDITS dos Pólos que apresentaram passivos.

**2.1.2.3. Identificação dos Efeitos Futuros (*outcomes*) e Impactos** - Considerando-se os produtos (*outputs*) que foram obtidos, são identificados os efeitos futuros e impactos que se espera obter e é descrito de que maneira os produtos contribuem para o seu alcance.

**Efeitos Futuros Esperados**

1. Redução de doenças de veiculação hídrica com o aumento das ligações intra-domiciliares às redes de esgoto.
2. Redução da poluição das praias.
3. Aumento do Fluxo Turístico.
4. Aumento do Investimento Privado.
5. Desenvolvimento de novos produtos turísticos.
6. Aumento da especulação imobiliária.
7. Aumento da pressão antrópica nas áreas turísticas.
8. Desenho e implantação da segunda fase do PRODETUR/NE, com o objetivo de completar e complementar as ações da primeira fase do Programa.
9. Criação de novos postos de trabalho proporcionando a inclusão da população local, contribuindo com a redução das desigualdades sócio-econômicas.
10. Aumento dos cursos na área do Turismo tanto no nível superior quanto médio.
11. Aumento do número de cursos de capacitação e reciclagem oferecidos por diferentes instituições ligadas ao comércio, serviço e indústria na Região (SESC, SENAI, SESI, SEBRAE).
12. Consolidação da consciência ambiental por parte da população fixa e flutuante.
13. Consolidação da consciência empresarial sobre a necessidade de treinar e reciclar o seu quadro funcional para manter a qualidade do seu produto e, conseqüentemente, manter a sua clientela.
14. Consolidação da consciência empresarial sobre a importância de adotar práticas de produção mais limpa no seu estabelecimento como forma de racionalizar o uso dos recursos naturais e energéticos.
15. Consolidação da consciência empresarial que o seu negócio está relacionado com os demais e com o seu entorno e que, portanto, todos devem estar unidos num interesse comum que é a melhoria da qualidade do local, do produto e do serviço.
16. Consolidação da consciência governamental e empresarial que o produto turístico não é formado apenas de uma atração natural ou de uma oferta empresarial. O produto turístico é formado de atração natural, oferta empresarial, acessibilidade seja área ou terrestre, qualidade do serviço, qualidade do produto e preço.

**2.1.2.4. Análise das Hipóteses (de produtos a efeitos).** Condições favoráveis que deve dar-se para alcançar o propósito do Programa.

O PRODETUR/NE I não foi construído sob a égide do Marco Lógico. Entretanto, para que o Programa alcançasse seus objetivos e resultados, esperava-se que:

**Condicionantes relacionadas a Produtos**

1. Os governos estaduais investiriam em Desenvolvimento Institucional (DI) para acompanhamento/fomento ao turismo.
2. A população e os estabelecimentos turísticos se conectariam a rede de esgotamento sanitário.
3. Os Sub-mutuários do financiamento (governos estaduais) teriam condições de arcar com as contrapartidas do Programa bem como capacidade de endividamento.

**Condicionantes relacionadas a Efeitos**

1. Os governadores da região priorizariam o turismo e aperfeiçoariam as instituições públicas voltadas a essa atividade
2. O setor turístico se apresentaria como uma boa opção de geração de emprego e renda.
3. Os municípios turísticos seriam incorporados às iniciativas dos estados para investimentos em turismo.
4. Os investimentos públicos serviam de alavanca para investimentos privados.
5. As condições favoráveis do mercado internacional seriam mantidas.
6. O setor privado internacional manteria o interesse em investir no país (aumento de cadeias hoteleiras internacionais).
7. Haveria a manutenção da qualidade da oferta de produtos e serviços.

De maneira geral esses supostos foram confirmados. Vale ressaltar que a estratégia de desenvolvimento do turismo está incorporada nos planos de governo dos estados da Região que fortaleceram as instituições ligadas ao setor. As expectativas quanto à geração de emprego, aumento do fluxo turístico e atração de investimentos privados, tanto nacionais quanto internacionais, foram validadas, conforme exposto anteriormente.

**2.1.2.5. Pergunta Piloto Nº 01 – (Em elaboração). Opcional para operações com *PCR due date* anterior a 1 de fevereiro de 2005. Antes desta data, unicamente será requerida para as operações selecionadas no grupo piloto para responder à versão completa do PCR). **Observam-se iniquidades no acesso aos benefícios do projeto por parte de subgrupos dentro da população objeto por razão de gênero, localização, origem étnico, sector rural/ urbano, nível de ingresso ou outras razões? Se sim, a que se deve?****

Não foi observada/relatada nenhuma iniquidade no acesso aos benefícios do Programa.

**2.1.2.6. Pergunta Piloto Nº 02 – (Em elaboração). Opcional para operações com *PCR due date* anterior a 1 de fevereiro de 2005. Antes dessa data, unicamente será requerida para as operações selecionadas no grupo piloto para responder a versão completa do PCR). **Se produziu algum tipo de efeito adverso causado sem intenção por este projeto na população e/ou no meio ambiente? Se positivo, que medidas têm sido tomadas?****

Dada à complexidade e abrangência do PRODETUR/NE, a execução de suas ações foi, necessariamente, descentralizada e apoiada na capacidade das instituições estaduais de desempenhar suas funções. Avaliações do Programa realizadas quando das negociações do PRODETUR/NE II detectaram em alguns projetos, problemas de execução que tiveram reflexos na qualidade das obras e resultaram em impactos sobre o meio ambiente. Tais problemas e impactos ocorreram com maior frequência nas obras de rodovias.

Os impactos gerados devido à falta de recuperação de áreas degradadas geraram passivos ambientais associados a projetos do PRODETUR/NE I, o que resultou em repercussão negativa do Programa, sobretudo entre as Organizações Não-Governamentais (ONG). Esses e os demais fatores citados anteriormente foram debatidos e devidamente considerados no desenho da segunda fase do PRODETUR/NE, a qual traz novos mecanismos e procedimentos que tendem a diminuir a incidência de impactos dessa natureza, tais como:

- ✓ A definição das áreas a serem beneficiadas pelas ações do Programa, com base no conceito de Pólos Turísticos (espaço geográfico claramente definido, com pronunciada vocação para o turismo, envolvendo atrativos turísticos similares e/ou complementares).

- ✓ A realização, nos pólos turísticos selecionados, de planejamento participativo, integrado e com base no conceito de desenvolvimento sustentável do turismo. Para tanto, os pólos devem ter Conselhos de Turismo e devem contar com Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) devidamente validados nos respectivos Conselhos.
- ✓ Além dos Conselhos de Turismo, foram criados outros mecanismos de participação social, tais como a realização de Seminários Regionais e fóruns de acompanhamento do Programa.
- ✓ Foco em ações visando benefício da população local – desenvolvimento humano e social.
- ✓ A obrigatoriedade de existência, ou implementação / atualização de Planos Diretores Municipais nos municípios que vierem a receber obras de infra-estrutura.
- ✓ A obrigatoriedade de existência de Conselhos de Meio Ambiente (CONDEMA) ativos nos municípios que vierem a receber obras de infra-estrutura.
- ✓ A obrigatoriedade de realização de ações de recuperação de passivos ambientais associados a projetos do PRODETUR/NE I, anteriormente à execução de obras de infra-estrutura.
- ✓ A elaboração de Manuais de Procedimentos associados ao Regulamento Operacional do PRODETUR/NE II, de modo a melhor apresentar os critérios de elegibilidade e apresentação de projetos dos diferentes componentes do Programa.
- ✓ Diversos projetos voltados ao fortalecimento da gestão municipal.
- ✓ Reforço da necessidade de ações de gerenciamento de resíduos sólidos nos diversos pólos do Programa.

De toda sorte, cabe ressaltar que após análise dos 15 **Planos** de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – **PDITS**, já apresentados no âmbito do PRODETUR/NE II, que apenas 09 possuem em suas ações **Projetos de Recuperação de Passivos**, correspondendo a um montante de **US\$ 8,33 milhões**. Esse valor representa **2,0%** dos valores envolvidos nas **ações prioritárias** dos Planos de Ação dos PDITS dos Pólos que apresentaram passivos.

**2.1.2.7. Pergunta Piloto Nº 03** – (Em elaboração). Opcional para operações com *PCR due date* anterior a 01 de fevereiro de 2005. Antes desta data, unicamente será requerida para as operações selecionadas no grupo piloto para responder à versão completa do PCR). **Seguramente os resultados do projeto tem contribuído para o alcance, ou bem das metas estabelecidas na estratégia de desenvolvimento setorial ou nacional vigente do país mutuário, ou bem aos indicadores da atual Estratégia de País do Banco. Se isto é assim, especifique a que meta ou indicador de resultados está contribuindo o projeto e explique de que maneira e em que medida o faz.**

O PRODETUR/NE (I e II) está inserido no contexto de ação estratégica do Governo Federal e é prioridade nacional (integrante do Programa Avança Brasil), por sua incontestável capacidade de contribuir para o desenvolvimento sustentável da Região Nordeste do País, traduzido por crescimento econômico, inserção social e equilíbrio ambiental. Em consonância com o modelo de gestão pública adotada no País, o Programa também está centrado nas premissas de celeridade, efetividade, transparência e visão sistêmica.

Este Programa, com relação a Estratégia País do Banco, se incere nos objetivos voltados a amenização da pobreza, geração de emprego e renda e desenvolvimento regional.

**2.1.2.8. Pergunta Piloto Nº 04** – (Em elaboração). Opcional para operações com *PCR due date* anterior a 1 de fevereiro de 2005. Antes dessa data, unicamente será requerida para as

operações selecionadas no grupo piloto para responder à versão completa do PCR). **Houve mudanças significativas no contexto em que se implementou o projeto e/ou nas políticas setoriais / nacionais e/ou nas estratégias de desenvolvimento? Se assim for, explique como o projeto foi adaptado para dar resposta a essas mudanças.**

Durante o período de implementação do PRODETUR/NE I ocorreram sucessivas alterações no Marco Regulatório Nacional (Resoluções 69 e 78, do Senado Federal, Lei de Responsabilidade Social – LRF e Resoluções do Banco Central e Resoluções da STN). Tais alterações prejudicaram a execução do Programa, uma vez que impuseram regras aos estados para obtenção desse tipo de recursos, não previstas inicialmente.

**2.1.2.9. Recálculo da Taxa Interna de Retorno (TIR).** Se o Projeto incluiu ex-ante um cálculo da taxa de retorno esperada, qual foi à taxa de retorno esperada e qual é a taxa de retorno real?

Apesar de não ter sido prevista a elaboração de um estudo sobre a TIR do PRODETUR/NE I, quando da elaboração dos documentos de projeto do PRODETUR/NE II, como parte da preparação do Programa, a equipe de projeto do BID realizou análise de uma amostra de 28 projetos financiados com recursos do PRODETUR/NE I, onde se observou os seguintes resultados, conforme quadro demonstrativo da metodologia utilizada reproduzido abaixo: i) 64% dos projetos tiveram uma TIR superior a 12%; ii) 45% das análises realizadas na amostra apresentaram resultados satisfatórios; iii) 45% apresentaram pelo menos um problema; iv) 10% foram considerados insatisfatórios; iv) a informação disponível sobre os projetos era insuficiente para a realização de cálculo das taxas de rendimento dos recursos investidos.

**Amostra de Projetos Analisados**

<b>Projeto/Estado</b>	<b>Método de Avaliação</b>	<b>Resultado</b>
Estabelecimento de Zona de Proteção Ambiental Coroa Vermelha (BA)	Alternativa de Menor Custo	US\$ 433.800
Pavimentação e obras de drenagem no caminho Trancoso - Porto Seguro (BA)	Análise de Custo-Benefício	35%
Implantação de Sistema de Água para Santa Cruz de Cabralia (BA)	Análise de Custo-Benefício	> 12%
Implantação de Sistema de Esgoto para Porto Seguro (BA)	Análise de Custo-Benefício	12%
Implantação de Sistema de Esgoto para Belmonte (BA)	Análise de Custo-Benefício	12%
Proteção do meio ambiente e Educação ambiental para Bacia do Rio dos Merengues (BA)	Alternativa de Menor Custo	US\$ 316.00
Urbanização Costeira na Orla de Atalaia Nova (SE)	Análise de Custo-Benefício	> 12%
Implantação de Sistema de Esgoto para Tibau do Sul e Praia de Pipa (RN)	Análise de Custo-Benefício	> 12%

**2.1.2.10. Recálculo de outros indicadores de avaliação econômica. Se o projeto incluiu ex-ante outras estimativas de avaliação econômica (custo-efetividade, custo-eficiência e custo-benefício), qual foi o indicador esperado e qual o indicador real?**

Muito embora não se tenha previsto um cálculo de viabilidade econômica para o Programa como um todo, observa-se que os termos do Regulamento Operativo do PRODETUR/NE I foram integralmente cumpridos, não tendo sido financiados projetos cuja rentabilidade econômica *ex-ante* não tenha sido demonstrada como superior a 12%. Ressalte-se que tal análise foi realizada para os projetos para os quais o Regulamento Operativo do Programa previa a realização de uma avaliação socioeconômica.

**2.1.2.11. Qualificação da efetividade do projeto em termos de seu objetivo de desenvolvimento (OD).** Tendo em conta as Análises realizadas (Produtos e Efeitos), qualifique a efetividade do projeto em termos de seu objetivo de desenvolvimento.

☐ Muito Efetivo      ☒ Efetivo      ☐ Pouco Efetivo      ☐ Inefetivo

**(Explique sua qualificação):**

Embora a execução do Programa tenha sido lenta, os resultados setoriais e a elevação da qualidade da atividade turística na região foram significativos.

Em linhas gerais pode-se afirmar que os efeitos esperados foram superados e que, tanto o setor turístico, como os órgãos das administrações estaduais envolvidos se beneficiaram do Programa para ordenar, dinamizar e consolidar a atividade, que à época da concepção do PRODETUR/NE I era incipiente em alguns dos estados, e pouco profissionalizada nos demais.

O Programa foi um elemento catalisador de ações e iniciativas estaduais e regionais e se constituiu no principal instrumento de planejamento nesta área disponível na região para o investimento seletivo nas áreas beneficiadas, onde o potencial turístico já se manifestava, mas não dispunha de infraestrutura básica e capacidade institucional para a gestão sustentável da atividade.

Tendo em vista o porte da região por um lado e, as demandas sociais e setoriais por outro lado, o Programa não poderia se constituir numa solução completa e acabada para este grande desafio, de atrair em bases sustentáveis atividade turística de qualidade, o que naturalmente deveria derivar de outras iniciativas de investimento, e que incorporassem os municípios. Esta necessidade levou os estados da região a um novo pleito junto ao BID, concebido de forma a completar e complementar as atividades do PRODETUR/NE I, e que se constituiu no novo programa PRODETUR/NE II, financiado através do Empréstimo 1392/OC-BR em início de execução, e que incorpora em seu desenho as lições aprendidas nesta operação.

## 2.2. ANÁLISE DA IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES DO PROGRAMA

### 2.2.1. Mensuração do Desempenho do Programa

**2.2.1.1. Elementos para Monitoramento e Avaliação.** Em uma escala de 1 a 4 estabeleça a qualidade dos seguintes elementos necessários para medir o desempenho do projeto:

1. Análise de problemas	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> → Alta <input checked="" type="checkbox"/> N/A
2. Estratégia de intervenção em resposta a(aos) problema(s) identificados	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A
3. Identificação de efeitos ( <i>outcomes</i> ) e impactos esperados	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input checked="" type="checkbox"/> N/A
4. Identificação de produtos ( <i>outputs</i> ) esperados	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input checked="" type="checkbox"/> N/A
5. Indicadores de efeitos ( <i>outcomes</i> ) esperados	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input checked="" type="checkbox"/> N/A
6. Indicadores de produtos ( <i>outputs</i> ) esperados	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input checked="" type="checkbox"/> N/A
7. Linha de base de efeitos ( <i>outcomes</i> ) esperados	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input checked="" type="checkbox"/> N/A
8. Linha de base de produtos ( <i>outputs</i> ) esperados	Baixa ← <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input checked="" type="checkbox"/> N/A
9. Hipóteses de produtos a efeitos	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input checked="" type="checkbox"/> N/A
10. Definição de responsabilidades para o recolhimento de informação	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A
11. Plano para a implementação do projeto	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input type="checkbox"/> N/A
12. Plano de Aquisições	Baixa ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → Alta <input checked="" type="checkbox"/> N/A

**2.2.1.2. Análise de Fatores Críticos do Desenho.** Considerando os elementos do desenho do projeto avaliados no ponto anterior, descreva os principais fatores (máximo 3) que tiveram a maior influência (positiva e/ou negativa) na medição de seu desempenho.

**Fatores negativos:**

- ✓ Ausência de Linha de Base e Metodologia para avaliar a evolução dos aspectos sociais, ambientais, institucionais, econômicos e turísticos das áreas beneficiadas, aliado à inexistência de um Estudo de Demanda Regional - A pouca ênfase nesses aspectos, o baixo nível de detalhamento dos efeitos e produtos esperados para cada subprojeto e de como essas informações deveriam ser prestadas pelos beneficiários dificultaram a supervisão do Projeto e sua própria avaliação.



- ✓ Inexistência de informações consistentes, confiáveis e integradas para avaliação e monitoramento dos resultados do PRODETUR/NE I - As bases de dados em nível nacional, regional e estadual não fornecem elementos suficientes para uma avaliação mais confiável dos efeitos e impactos dos investimentos do Programa, notadamente em função da diversidade de atores e do seu caráter multisetorial e inovador para a Região. A complexidade do Programa, envolvendo em sua execução órgãos públicos de diferentes esferas de governo, foi fator que dificultou a sistematização na coleta de informações em tempo hábil para uma eficiente mensuração do desempenho do PRODETUR/NE.
- ✓ Ausência de Marco Lógico - O desenho do Projeto não teve o benefício da disciplina do Marco Lógico que poderia ter contribuído para uma precisão maior na identificação dos efeitos esperados e o estabelecimento de indicadores de maior precisão para medir os efeitos.

**2.2.1.3. Lições Aprendidas para o Desenho (medidas adotadas).** Descreva de forma concreta que medidas foram adotadas para melhorar os aspectos previstos no desenho do projeto em relação à medição do desempenho do projeto.

- ✓ Criação, em 1995, do Grupo Interdepartamental de Meio Ambiente (GIMAM) no BNB com vistas ao fortalecimento institucional do seu quadro técnico para a temática ambiental, o qual ficaria responsável pela orientação e acompanhamento dos aspectos ambientais do Programa. Com a criação desse Grupo o BNB inseriu efetivamente a temática ambiental nas suas políticas e análise de financiamento.
- ✓ Com o objetivo de fortalecer e capacitar o quadro técnico na região Nordeste em planejamento, elaboração e avaliação de projetos, o BNB, apoiado pelo BID, promoveu no primeiro semestre de 1995 um curso de elaboração e avaliação, com duração de três meses, reunindo técnicos de todos os estados da região e do próprio BNB, cujos instrutores eram formados por especialistas de renomes internacionais, técnicos do Banco Interamericano e professores do Curso Interamericano de Evaluación e Preparación de Proyectos de la Universidad Católica de Chile, CIAPEP. Complementarmente, o BNB enviou para o Chile três técnicos para participar desse curso, com duração de dez meses.
- ✓ Promoção/realização de cursos, pelo BNB e BID, para qualificação do seu corpo técnico e dos órgãos executores estaduais, nas questões relacionadas aos processos de licitações públicas e legislação de contratos públicos.
- ✓ Em resposta ao efeito de pulverização de investimentos, no final da década de 90, com incentivo do BID e do BNB foi iniciado um processo de criação de Pólos de Turismo em todos os estados da região Nordeste, além das porções norte dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo. O objetivo desta iniciativa foi de estimular a realização de investimentos integrados nos territórios dos estados.
- ✓ Foram realizados dois aditivos ao Contrato 841/CO-BR, que implicaram em alterações no desenho do PRODETUR/NE I quanto à alocação de recursos e responderam, na época, às principais dificuldades para a execução do Programa, quais sejam:
  - A falta de capacidade dos estados para aportar contrapartida local. Com adição no contrato, a relação de aporte de recursos passou de 50%(BID) e 50%(LOCAL), para 60%(BID) e 40%(LOCAL).
  - O aumento dos recursos para aeroportos, os quais permaneceram na matriz do contrato com relação de aporte de recursos 50% BID e 50% LOCAL.
  - O financiamento de projetos municipais.

- ✓ Para embasar as negociações da segunda fase do Programa, foram elaborados estudos com o objetivo de avaliar a sua implementação, os quais foram consubstanciados nos seguintes documentos:
  - VOLUME I.A: PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO – PRODETUR/Evolução do Programa, que mostra a evolução dos aspectos relacionados a realizações, operacionalização, gestão, dificuldades enfrentadas, soluções adotadas, lições aprendidas, bem como indicadores de desempenho do turismo na região Nordeste.
  - VOLUME I.B: PROJETOS FINANCIADOS PELO PROGRAMA - Avaliação concernente à qualidade da execução, especialmente com relação à oportunidade, custos, dimensionamento e sustentabilidade.
  - VOLUME II: AVALIAÇÃO DO PRODETUR/NE FASE I PELO ESTADO DO CEARÁ - Estratégia Turística, Plano de Ação, Desenvolvimento Institucional (avaliação do programa pelos órgãos estaduais e pelos municípios beneficiados).
  - VOLUME III: AVALIAÇÃO DO PRODETUR/NE FASE I PELO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE - Estratégia Turística, Plano de Ação, Desenvolvimento Institucional (avaliação do programa pelos órgãos estaduais e pelos municípios beneficiados).
- ✓ Também foram contratados pelo BID outros estudos para avaliar os impactos ambientais e sociais promovidos pelo PRODETUR/NE- I, com destaque para os relatórios “Aspectos Ambientais e Sócio-Econômicos do PRODETUR”, e “Informe: Problemas Ambientales y Sociales relacionados al PRODETUR”.

**2.2.1.4. Lições aprendidas para o desenho (medidas alternativas).** Com base em sua experiência neste projeto, descreva de forma concreta que medidas recomendadas para melhorar a medição do desempenho no desenho de futuros projetos.

- ✓ Criação, no órgão executor central (BNB), de uma equipe central de gestão e fortalecimento das unidades descentralizadas já existentes, assegurando condições favoráveis de gestão, monitoramento e avaliação de desempenho do Programa.
- ✓ Definição de procedimentos operacionais mais detalhados para a elaboração e acompanhamento dos projetos específicos de cada um dos componentes do PRODETUR/NE, ou seja, inserir no Regulamento Operativo do Programa um *Manual de Procedimentos*.
- ✓ Estabelecimento de uma linha de base e respectiva metodologia para avaliar a evolução dos aspectos sociais, ambientais, institucionais, econômicos e turísticos das áreas a serem beneficiadas. Nesse sentido, indicadores relacionados a esses aspectos deverão integrar o sistema de avaliação e monitoramento do Programa.
- ✓ Exigência de instrumento de planejamento de longo prazo (Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS), elaborado de forma participativa, focado no conceito de pólo e com vistas a sustentabilidade da atividade turística, e que se traduza no documento de referência para a execução de Programa, consoante com a estratégia turística de cada Estado e com o Estudo de Demanda Regional e políticas nacionais de turismo.
- ✓ Adoção de metodologia de planejamento global, a exemplo da árvore de problema e marco lógico, com objetivo de estabelecer parâmetros de acompanhamento e avaliação.
- ✓ Realização de auditorias sócio-ambientais periódicas, identificando eventuais passivos e indicando medidas mitigadoras em tempo hábil.
- ✓ Inserção dos municípios no processo de planejamento e execução, com o objetivo de garantir a apropriação dos investimentos e compromisso com a sustentabilidade e manutenção dos

mesmos.

- ✓ Melhorar a articulação dos executores com órgãos públicos que atuem direta ou indiretamente nas áreas e setores ligados ao Programa, promovendo a integração das diversas políticas existentes.
- ✓ Implantação de um sistema de Gerenciamento e Monitoramento que permita ao BNB e demais órgãos envolvidos no Programa acompanhar a sua execução, possibilitando uma avaliação integrada de todas as ações implementadas à luz do planejamento.
- ✓ Melhorar a articulação entre os diversos níveis de governo (federal, estadual e municipal) para integração das estratégias, planos, programas e projetos existentes.

**2.2.1.5. Informação Disponível durante a Implementação do Projeto.** Em uma escala de 1 a 4 qualifique o grau de cumprimento e a qualidade das seguintes tarefas que devem ser realizadas pelo Organismo Executor para gerar informação necessária para a medição de desempenho do projeto:

1. Estabelecimento de processos e mecanismos para  
recopilação e Análise de dados (fonte de dados,  
responsáveis, periodicidade e características da  
informação). Baixa ← ☐ ☒ ☐ ☐ ☐ → Alta ☐ N/A
2. Recopilação de informação de linha de base  
efeitos Baixa ← ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ → Alta ☒ N/A
3. Recopilação de informação de linha de base de  
produtos Baixa ← ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ → Alta ☒ N/A
4. Recopilação, Análise e reporte de informação  
sobre recursos disponíveis e atividades realizadas. Baixa ← ☐ ☐ ☐ ☐ ☒ → Alta ☐ N/A
5. Recopilação, Análise e reporte de informação  
sobre produtos gerados pelo projeto e sua  
contribuição ao alcance dos efeitos esperados. Baixa ← ☒ ☐ ☐ ☐ ☐ → Alta ☐ N/A
6. Recopilação, Análise e reporte de informação  
sobre efeitos e impactos gerados pelo projeto e sua  
contribuição às metas estabelecidas na estratégia de  
desenvolvimento setorial e nacional. Baixa ← ☒ ☐ ☐ ☐ ☐ → Alta ☐ N/A

**Comentários:**

Conforme já citado, não houve no âmbito do PRODETUR/NE I a concepção de um modelo que sistematizasse a coleta e o processamento de informações sobre os efeitos e impactos do Programa. Eventualmente foram contratados estudos específicos para obtenção de informações pontuais durante a sua execução.

**2.2.1.6. Análise de fatores críticos para medição de desempenho durante a implementação.** Considerando os processos do ponto anterior, descreva os principais fatores (máximo 3) que tiveram a maior influência (negativa ou positiva) na medição de desempenho do projeto durante sua implementação.

**Fatores negativos:**

- ✓ Dificuldades para levantamento de dados sobre resultados do Programa pela falta de instrumentos e mecanismos que sistematizassem a coleta e processamento de informações sobre os efeitos e impactos ocorridos.
- ✓ Sistema Gerencial do BNB limitado ao acompanhamento dos recursos aplicados e disponíveis, faltando informações sobre o acompanhamento físico de execução das obras.
- ✓ Deficiente canal de diálogo da gestão do Programa, tanto no BNB quanto nos Estados participantes, com a sociedade civil beneficiária do PRODETUR/NE I, o que causou reflexos e repercussão negativa para o Programa, além de atrasos na execução de projetos onde ocorreram conflitos com comunidades afetadas.
- ✓ Mudanças ocorridas nas administrações estaduais e municipais (estaduais em 1995 e 2000 e municípios em 1997) da maioria dos Estados implicaram alteração nas estruturas institucionais previstas originalmente para a gestão do PRODETUR I (UEEs), retardando o andamento em função de re-priorização/redefinição das ações, dificultando assim, o levantamento e análise dos dados.

**2.2.1.7. Lições aprendidas na implementação (medidas adotadas).** Descreva de forma concreta que medidas foram adotadas a fim de obter a informação necessária (em quantidade e qualidade) para medir o desempenho do projeto.

- ✓ Contratação de consultores externos para a elaboração dos Relatórios de Monitoramento. Esta iniciativa foi importante para a obtenção de informações relevantes para a mensuração do desempenho do PRODETUR/NE I, sobretudo em relação aos seus efeitos e impactos iniciais. O que se observou foi um baixo aproveitamento das informações então levantadas para a correção de rumos na execução de projetos específicos.
- ✓ Contratação de consultores externos para a elaboração de estudos com o objetivo de avaliar a implementação do Programa. Tais estudos serviram de base para a concepção do PRODETUR/NE II.
- ✓ Criação de Conselhos de Turismo, os quais se constituíram em um primeiro canal formalizado de consulta e diálogo dos Órgãos Executores (BNB e Estados) com a sociedade civil beneficiária das ações do PRODETUR/NE I (empresários, associações de moradores, comunidades tradicionais e indígenas, organizações Não-Governamentais), o que resultou no PRODETUR/NE II na consolidação dos Pólos de Turismo. De um modo geral a realização de avaliações pontuais e os contatos e debates no âmbito das reuniões dos Conselhos contribuíram para avaliação do desempenho durante a implementação do PRODETUR/NE I, sobretudo quanto a aspectos técnicos e a reflexos das intervenções sobre o meio ambiente e comunidades afetadas.

**2.2.1.8. Lições Aprendidas para a Implementação (medidas alternativas).** Com base em sua experiência neste projeto, descreva de forma concreta que medidas recomenda para melhorar a medição do desempenho durante a implementação de futuros projetos.

- ✓ Em que pese à descentralização das análises ter contribuído para a celeridade da execução do Programa, tal fato comprometeu o gerenciamento global e a padronização dos procedimentos, pela não existência de uma coordenação única dessas unidades. Assim, sugere-se a criação, por parte do executor, de uma Equipe Central de Gestão, que deverá ser responsável pelo

cumprimento das disposições do Contrato e do Regulamento Operacional, a qual será apoiada pelas equipes descentralizadas e por consultores externos, na sua fase de análise e execução.

- ✓ Dar maior ênfase nas ações de Fortalecimento Institucional dos órgãos executores, possibilitando a qualificação do seu corpo funcional e a adequação das estruturas organizacionais, com vistas a sustentabilidade de longo prazo, ações essas que devem ser prioritárias em relação às obras de infra-estrutura.
- ✓ Implementar as ações necessárias à consolidação das áreas beneficiadas pelo programa anterior, antes de investir em novas frentes turísticas. Nesse sentido, nas áreas que foram foco de ações de infra-estrutura do PRODETUR/NE I, é imperativo que os Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS identifiquem eventuais passivos ambientais associados a projetos do Programa. Nos casos em que forem detectados tais passivos, devem ser providenciadas ações para a recuperação dos mesmos, anteriormente à execução de novas ações de infra-estrutura no correspondente Pólo Turístico.
- ✓ Estabelecer um canal de participação do cidadão na implementação do Programa, através de página na Internet e do fortalecimento dos conselhos locais de turismo para divulgar o programa e sensibilizar as autoridades públicas quanto à importância da participação social.
- ✓ Estabelecer um canal de comunicação na Internet destinado a incentivar o exercício de participação do cidadão na implementação do Programa.
- ✓ Fomentar a efetiva inserção dos municípios no processo de discussão, planejamento e definição dos investimentos prioritários e ações necessárias para garantir a sustentabilidade no longo prazo.

### **2.2.2. Fatores que afetaram a execução do projeto (segundo ISDP/PPMR)**

#### **Período 1994 – 1996 – Estruturação das instituições envolvidas e início do processo de subcontratação com os Estados**

1. Fragilidade nas estruturas institucionais para a implementação e gerenciamento de um programa multisetorial. Tanto o executor como os estados tiveram que ajustar suas estruturas às exigências do Programa.
2. Deficiências na elaboração e implementação das Estratégias Turísticas dos Estados. Embora quase todos os estados tenham elaborado tempestivamente essas estratégias, parte delas teve que ser revisada por não lograr aprovação pelo órgão executor.
3. Insuficiência e/ou deficiência dos estudos e projetos apresentados. Embora cada estratégia indicasse um grande número de ações a serem implementadas com os recursos do PRODETUR I, os estados não dispunham de projetos suficientes para alavancar a execução, ou ainda, esses projetos não atendiam os critérios de elegibilidade constantes do ROP.
4. Dificuldade na internalização dos conceitos e exigências introduzidos pelo Programa por parte dos órgãos executores locais.
5. Carência na região de consultorias técnicas suficientemente capacitadas nas metodologias de elaboração de projetos recomendados no ROP. Somente os estados que recorreram às consultorias localizadas no Centro-Sul do País conseguiram apresentar no curto prazo, projetos adequadamente elaborados.
6. Indisponibilidade de recursos de contrapartida para elaboração de estudos e projetos. Limitações orçamentárias e não priorização pelos órgãos estaduais impossibilitaram a contratação de consultorias para a elaboração dos estudos e projetos.
7. Reduzida capacidade de endividamento e ou de pagamento dos estados sub-mutuários. Os altos

níveis de endividamento apresentados pelos estados impediram que novas contratações de financiamento fossem autorizadas pelos órgãos federais competentes.

8. Reduzida capacidade de aporte da contrapartida local.
9. Modificação no Contrato 841/OC-BR, alterando o percentual exigido da contrapartida local, que passou a ser de 40% do total dos investimentos, e inserindo a possibilidade de utilizar recursos do financiamento na elaboração de estudos e projetos.
10. Autorização por parte do BID da inclusão de municípios de capitais como sub-mutuários do Programa, o que possibilitou a contratação de sub-empréstimo com o Município de Maceió, uma vez que o Estado de Alagoas não apresentava condições de contratação no curto prazo.

**Período 1997 – 2001 – Consolidação do processo de subcontratação e avanço na execução de grandes obras.**

11. Descentralização, por parte do executor, das atividades de análise e acompanhamento do Programa, inserindo as Centrais Operacionais de Recife, Salvador e Fortaleza no processo, permitindo uma maior proximidade com os executores. Esse processo não resultou totalmente exitoso visto que comprometeu o gerenciamento integrado do Programa.
12. Maior rigidez nos critérios de endividamento público. A aprovação da Lei de Responsabilidade Fiscal elevou o grau de dificuldades dos submutuários para contratar financiamentos no amparo do Programa.
13. Conflitos entre comunidades, ONGs e Estados quando da execução de algumas rodovias, que ensejaram mudança de trajeto e assim retardamento na execução. Esses conflitos ocorreram, dentre outras razões, porque não havia no Regulamento Operacional exigência explícita quanto à divulgação ampla de projetos e a participação das comunidades afetadas na fase do seu desenho.
14. Aporte de recursos por parte da União (EMBRATUR/INFRAERO) para as obras de aeroportos, alavancando a contrapartida local.
15. Formalização de contratos entre submutuários e BNDES para suprir a carência de contrapartida local.
16. Incorporação do PRODETUR/NE I no rol dos projetos prioritários do Governo Federal, possibilitando um melhor acompanhamento da sua execução.

**Período 2002 até 2004 - Contratação residual e encerramento do Programa**

17. Intensificação da desvalorização cambial no ano pré-eleitoral, iniciada em 2001, disponibilizou mais moeda nacional para a realização dos projetos, contribuindo para a geração de saldos no Programa. A despeito disso, os Estados continuavam com dificuldades para apresentar projetos que absorvessem o saldo existente.
18. Períodos eleitorais ensejaram paradas na implementação do Programa.
19. As novas administrações públicas, iniciadas em 2003, em alguns casos, proporcionaram significativa rotatividade técnica e gerencial nas instâncias de decisão dos órgãos executores estaduais e municipais.
20. Contingenciamento do Setor Público – as restrições impostas pelo Conselho Monetário Nacional aos Bancos Públicos e o elevado índice de comprometimento com operações do setor público, ensejaram a necessidade de alteração nas normas, excepcionalizando as operações do PRODETUR, as quais passaram a depender da garantia formal e solidária da União para serem contratadas.
21. Conflitos entre Estados e empreiteiros, gerando paralisação de obras e retardamento nos



respectivos cronogramas de execução.

22. Recursos impetrados em processos licitatórios também contribuíram para postergação de algumas das obras/serviços financiados pelo Programa.
23. Pressão política para a utilização de 100% dos recursos previstos no Programa (execução de apenas 7% do valor total do financiamento).
24. Pressão política para não haver descontinuidade entre o PRODETUR/NE I e o PRODETUR/NE II.

### **2.2.3. Análise de fatores críticos para o êxito do projeto - Fatores críticos para a obtenção dos produtos (*outputs*)**

**2.2.3.1. Identificação de Fatores Negativos para obter os produtos.** Descreva quais foram os principais fatores (máximo 3) que afetaram negativamente a execução dos componentes do projeto e a obtenção de seus produtos (*outputs*) em termos de quantidade, qualidade e oportunidade e analise porque.

1. Reduzida capacidade de endividamento e de aporte da contrapartida local. O programa de ajuste fiscal imposto pelo Governo Federal a partir do Plano Real aumentou o rigor dos critérios para concessão de operações de crédito aos entes da Federação, inclusive suas estatais. Restrições estas intensificadas e consolidadas com o advento da Lei de Responsabilidade Fiscal, em 2000. Por outro lado, o baixo desempenho econômico do país, observado a partir de 1998, dificultou ainda mais a capacidade dos estados aportarem recursos para contrapartida local. Tudo isso afetou negativamente a obtenção dos produtos esperados do PRODETUR/NE I, especialmente quanto à oportunidade e quantidade.
2. Concepção e Dimensionamento inadequados. Em que pesem os esforços desprendidos durante as missões de negociação e desenho do PRODETUR, o diagnóstico realizado não conseguiu avaliar as reais condições institucionais e financeiras para a execução e gestão do Programa. Ficou comprovado que institucionalmente a região não estava preparada para assumir um programa multisetorial com tamanha complexidade, especialmente em termos de planejamento das ações e de quadro técnico para sua execução, desde os gestores públicos à mão-de-obra especializada para elaboração dos projetos. A consequência dessa fragilidade institucional foi uma superestimação do montante de recursos financeiros disponibilizados frente à capacidade efetiva de absorção no horizonte de planejamento do Programa, de cinco anos.
3. Deficiências dos instrumentos de planejamento e na execução: Embora todos os Estados tenham elaborado suas estratégias turísticas, estes instrumentos não foram capazes de identificar os pontos-chave que deveriam ser trabalhados para assegurar o desenvolvimento sustentado da atividade turística. Focou mais na oferta dos atrativos, sem o devido dimensionamento da demanda, e mesmo assim não foram avaliados como “produtos turísticos” “*latu e strictu sensu*”. Como resultado os investimentos não foram concebidos de maneira integral, levando à dispersão de recursos, à ocorrência de impactos indiretos não desejáveis ou evitáveis ou à degradação dos recursos naturais.

**2.2.3.2. Identificação de Fatores Positivos para obter os produtos.** Descreva quais foram os principais fatores (máximo 3) que contribuíram positivamente para a implementação dos componentes do projeto e a obtenção de seus produtos (*outputs*) em termos de quantidade, qualidade e oportunidade e analise por que.



1. Esforço conjunto do Governo Federal, dos estados, dos municípios e dos agentes financeiros para solucionar o problema da insuficiência de contrapartida. Este esforço resultou em modificações contratuais, que reduziram de 50% para 40% o valor da contrapartida e por conseguinte redução na matriz financeira do Programa. Além do mais, os estados que tinham margem de financiamento passaram a utilizar recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES, para financiar a contrapartida local.
2. Negociações e a articulação entre as três esferas de governo objetivando a elevação do PRODETUR/NE à categoria de programa prioritário do Governo Federal. Inicialmente o PRODETUR/NE I foi inserido no Programa Brasil em Ação e, em seguida, no Programa Avança Brasil, integrando em ambos o conjunto de projetos prioritários do Governo. A partir daí houve uma articulação estruturada com definição de agenda contendo prazos e responsáveis pelas diversas atividades que tornariam viáveis as negociações entre parceiros nos níveis municipal, estadual e federal. A União se destacou através da INFRAERO na condução dos projetos de ampliação e modernização de praticamente todos os aeroportos da região.
3. Alinhamento dos parceiros em torno dos requisitos e padrões de qualidade exigidos pelo Programa. Para tanto, intensificou-se a assistência à formação das equipes que apoiariam as ações do PRODETUR/NE em cada Estado, mediante a realização de seminários e outros eventos relacionados à capacitação, promovidos pelo executor. Nesse sentido, vale destacar a eficiente atuação do BNB na orientação, acompanhamento e avaliação das aquisições do Programa (processos licitatórios). Houve acompanhamento *pari passu* dos processos em andamento nos estados, além da realização de seminários destinados a orientar as Unidades Executoras quanto aos procedimentos e modelos de processos licitatórios adotados pelo BID. Foram elaboradas minutas de editais padronizadas as quais foram repassadas às UEEs, o que agilizou a elaboração e aprovação das licitações, além de torná-las mais claras e seguras. Como resultado, as aquisições do Programa transcorreram sem grandes entraves, tendo os recursos jurídicos permanecido mais na esfera administrativa do que na civil.

**2.2.3.3. Fatores críticos para a obtenção de efeitos (*outcomes*) - Identificação de fatores negativos para a obtenção dos efeitos (*outcomes*).** Descreva quais foram os principais fatores (máximo 3) que afetaram negativamente o alcance dos resultados (*outcomes*) do projeto e analise por que.

1. Ausência de articulação regional para socializar os benefícios do turismo, materializar os fluxos turísticos e atrair investimentos do setor privado. Essa ausência responde diretamente pela incapacidade da região de enfrentar os seguintes desafios:
  - Espacialização dos efeitos decorrentes da atividade turística, concentrados até agora em áreas litorâneas, resultante dos investimentos realizados predominantemente nessas áreas, o que pode comprometer a capacidade de suporte natural das mesmas.
  - Consolidação de um produto de grande potencial turístico da região, representados por atrativos naturais e histórico-culturais ainda inexplorados;
  - Busca de solução para questões essenciais à consolidação do turismo, como deficiências nos acessos terrestres e sobretudo aéreos aos destinos turísticos;
  - Necessidade de diversificar, consolidar e qualificar melhor a oferta turística regional. Até agora a demanda está focada na tipologia “sol e mar” uma vez que a infra-estrutura de apoio se concentra no litoral.

- Desenvolvimento de um modelo integrado de turismo “Destino Nordeste” criando diferenciais competitivos.
  - Formulação de uma política de financiamento adequada às especificidades da cadeia produtiva do turismo na região.
  - Instituição de um marco legal para regulação da atividade turística no país. Tal como já previsto em Anteprojeto de Lei, faz-se necessária a instituição de uma Lei para dispor sobre a Política Nacional de Turismo, definir as atribuições do governo federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor e regular as atividades da iniciativa privada responsável pela oferta de serviços e produtos turísticos.
2. Deficiência nas ações de Planejamento. Tal deficiência contribuiu para que houvesse uma significativa pulverização dos investimentos, dificultando a consolidação dos destinos com maiores potenciais, bem como o alcance dos efeitos positivos esperados.
  3. Participação Social tênue. O delineamento do programa não previu instâncias de participação social na implementação do programa. É certo que uma instância de acompanhamento poderia ter contribuído para uma maior direcionamento do Programa na obtenção dos seus efeitos, a partir de uma discussão periódica e sistemática entre os principais atores envolvidos (*stakeholders*) sobre o desempenho do programa.

**2.2.3.4. Identificação de fatores positivos para a obtenção dos efeitos (*outcomes*).** Descreva quais foram, em perspectiva, os principais fatores que contribuíram positivamente para a possibilidade de alcançar a tempo os efeitos do projeto (*outcomes*) e analise por que.

1. Conjuntura mundial favorável a destinos turísticos emergentes. Uma injeção de fatores externos, observados a partir da segunda metade dos anos, contribuiu significativamente para que uma série de destinos turísticos, até então desconhecidos no mercado externo, incluindo o Nordeste brasileiro, viesse a despontar no cenário turístico internacional. Dentre esses fatores cabem destacar:
  - 1.1. A globalização dos mercados de capitais, que também impulsionou os investimentos privados turísticos, fazendo com que grandes redes internacionais de hotelaria, operadoras e transportadoras se instalassem nos destinos turísticos ainda pouco conhecidos. No caso do Brasil, redes como a Sol Meliá, a Accor ou as americanas Marriott e Choice, até então presentes apenas em capitais do Sudeste, também chegaram nas principais capitais do Nordeste.
  - 1.2. O expressivo crescimento da atividade turística mundial bem como da sua produtividade, que passou a superar atividades como a petrolífera e automobilística, também contribuíram significativamente para a inserção do Brasil e do Nordeste no mercado internacional, sobretudo, nos segmentos de sol-praia-e-mar, aventura e ecologia.
  - 1.3. O impacto de grandes atentados, como o 11 de Setembro, tragédias naturais e instabilidade geopolítica em destinos turísticos já consolidados contribuíram significativamente para um redirecionamento dos fluxos turísticos internacionais em favor de países menos suscetíveis a esses acontecimentos.
2. Contexto econômico nacional favorável. A estabilidade econômica e o crescimento da renda, decorrentes da instituição do Plano Real, em 1994, além da desvalorização cambial, proporcionaram um quadro favorável à expansão do turismo nacional. Com a desvalorização da moeda nacional iniciada em 1998, com pico em 2002, o turismo do Nordeste sofreu um grande impulso, tornando-se para o principal mercado nacional emissor, (a região Centro-Sul), um destino bastante competitivo em relação aos destinos concorrentes, o Mercosul e os Estados Unidos.

3. Conjunção de fatores regionais favoráveis à atividade turística. A elevada potencialidade da oferta turística do Nordeste, a abundância de mão-de-obra barata, o baixo custo e a grande disponibilidade de áreas, condições de financiamento atrativas, políticas estaduais de incentivos e renúncias fiscais e obviamente o impacto esperado com a implantação de grandes obras de infraestrutura na região a partir do PRODETUR, a exemplo da expansão e modernização dos aeroportos da região, foram determinantes para a materialização dos efeitos do Programa na região.

#### **2.2.4. Análise de Gestão e Lições Aprendidas**

**2.2.4.1. Análise de gestão (medidas adotadas).** Identifique e analise a efetividade das medidas adotadas para resolver os problemas e aproveitar as oportunidades relacionadas com a Análise de fatores críticos e explique como foram levadas à prática.

1. Estabelecimento de negociações e de articulação entre as três esferas de governo, a fim de assegurar o espaço devido do Programa nas pautas governamentais. Tal articulação possibilitou a estruturação de uma agenda contendo prazos e responsáveis pelas diversas atividades a serem desenvolvidas pelos diferentes parceiros. A elevação do PRODETUR à categoria de programa prioritário do Governo Federal mostrou-se ser uma estratégia muito eficaz para o cumprimento das metas do programa.
2. Criação dos Conselhos de Turismo;
3. Criação, em 1995, do Grupo Interdepartamental de Meio Ambiente (GIMAM) no BNB com vistas ao fortalecimento institucional do seu quadro técnico para a temática ambiental, o qual ficaria responsável pela orientação e acompanhamento dos aspectos ambientais do Programa;
4. Parceria com outras instituições financeiras como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, contribuiu para a alavancagem do Programa.
5. Alinhamento contínuo dos *stakeholders* em torno dos requisitos de sustentabilidade ambiental, socioeconômica e técnica dos projetos beneficiados. Para tanto, foi necessário intensificar a assistência à formação das equipes técnicas de apoio ao PRODETUR/NE I em cada Estado, município e órgão executor local a fim de se promover o *modus operandi*.
6. Negociação com os *stakeholders* a fim de obter um maior apoio aos programas de desenvolvimento institucional, particularmente na definição das estruturas organizacionais, alocação de recursos humanos, técnicos e financeiros. A oportunidade para essa negociação é sempre na liberação de projetos de infra-estrutura física de grande escala, exigindo-se sua integração às ações preparatórias globais do estado. Isso traz benefícios para o andamento do Programa e o desenvolvimento dos órgãos executores, que podem identificar os pontos de complementariedade que favorecem a implementação do conjunto total dessas ações.

**2.2.4.2. Lições aprendidas sobre Gestão de Projetos (medidas alternativas).** Com base em sua experiência neste projeto e tendo em conta a efetividade das medidas adotadas mencionadas na Análise de gestão, descreva de forma concreta que medidas alternativas recomenda para enfrentar os problemas que possam surgir durante a implementação de futuros projetos similares a este.

1. Fomento às atividades de formação de capital humano em planejamento, elaboração e análise de programas e projetos na região. Para efeito de delineamento de novas fases do Programa, concepção de outros e mesmo dar atendimento dos critérios diferenciados de análise deve-se dotar a região de um quadro técnico com a formação sólida em planejamento econômico, análise de alternativas de investimentos e avaliação de programas e projetos contemplando as dimensões

institucionais, ambientais e socioeconômicas.

2. Fortalecimento das unidades técnicas e monitoramento e avaliação do programa tanto no órgão executor como nos estados e municípios, cujas atribuições referem-se a proporcionar condições favoráveis de avaliabilidade, de transparência e da boa *governance* do programa..
3. Estabelecimento de canais de comunicação com centrais de atendimento e sítios na rede mundial Internet, destinados a incentivar o exercício de participação do cidadão na implementação do Programa, incluindo uma ouvidoria e uma página com as perguntas e repostas mais frequentes.
4. A despeito do sistema de gerenciamento informatizado do Órgão Executor, o SISTEMA 054 - PRODETUR GERENCIAL não ter sido eficiente para o registro e acompanhamento dos aspectos de execução física das obras e dos efeitos e impactos das ações do Programa, quanto ao registro e acompanhamento da contratação e aplicação de recursos o mesmo mostrou-se satisfatório para o controle financeiro, permitindo acesso rápido e confiável as informações e gerando com relativa facilidade diferentes tipos de tabelas e relatórios, importantes para uma eficiente avaliação do andamento Programa.

**2.2.4.3. Qualificação da implementação do projeto (IP) - Qualificação da implementação do projeto.** Qualifique a implementação do projeto com base na Análise de gestão anterior e nos productos (*outputs*) obtidos na quantidade e com a qualidade esperada, em tempo razoável e a custos razoáveis.

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

**(Explique sua qualificação):**

O implementação do Projeto foi considerada insatisfatória devido ao prazo de execução dos recursos, o programa demorou o dobro para concluir seus desembolsos, que só foram finalizados em junho/2005. O Programa conseguiu como um todo investir 83,6% do total programado, aplicando 99,7 % dos recursos de financiamento (BID). No âmbito do Componente Resíduos Sólidos não foi materializado um projeto sequer. Por outro lado, o Componente Transporte (rodovias e vias urbanos) alcançou 171,7% do programado.

**\* Parâmetros**

Classificação	Crítérios
<b>Muito Satisfatório (MS)</b>	O projeto obteve <b>entre 81% a 100%</b> de seus produtos, com a qualidade esperada, em tempo previsto e a custos razoáveis.
<b>Satisfatório (S)</b>	O projeto obteve <b>entre 66% a 80%</b> de seus produtos, com a qualidade esperada, no tempo previsto e a custos razoáveis.
<b>Insatisfatório (I)</b>	O projeto obteve <b>entre 51% a 65%</b> de seus produtos, com a qualidade esperada, no tempo previsto e a custos razoáveis.
<b>Muito Insatisfatório (MI)</b>	O projeto obteve <b>50% ou menos de 50%</b> de seus produtos, com a qualidade esperada, no tempo previsto e a custos razoáveis.

## **2.3. ANÁLISE DE SUSTENTABILIDADE**

### **2.3.1. Fortalecimento Institucional /Organizacional (FIO)**

**2.3.1.1. Áreas fortalecidas o melhoradas pelo projeto.** Identifique as áreas institucionais/ organizacionais fortalecidas ou melhoradas pelo projeto direta ou indiretamente, e indique o nível de sua influência (nacional, regional, local)

Área Institucional / Organizacional	Sim	Não	N/A	Nível		
				Nacional	Regional	Local
1. Marco legal e regulatório	[ ]	[ ]	[X]	[ ]	[ ]	[ ]
2. Procedimentos, manuais, guias operacionais	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]
3. Capacidade						
3.1. Capacidade da alta gerência	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]
3.2. Capacidade da media gerência	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]
3.3. Capacidade de sistemas de informação	[ ]	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
3.4. Medição de desempenho (capacidade de M&E)	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]
3.5. Serviço ao cliente	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]
4. Estrutura funcional e organizacional	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]
5. Planejamento	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]
6. Orçamento / gestão financeira	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]
7. Coordenação Intra-/ Inter-setorial	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]
8. Coordenação Intra -/Inter-organizacional	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]
9. Pessoal / desenvolvimento de recursos humanos	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]
10. Aquisições	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]
11. Auto-avaliação, auditoria & apresentação de contas	[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]

**2.3.1.2. Fortalecimento alcançado pelo projeto no país e/ou região.** Descreva os aportes mais significativos do projeto (máximo 3) ao processo de fortalecimento institucional/organizacional no país.

1. O Programa resgatou a importância do planejamento em nível das instituições oficiais para efeito de negociações e implementação de programas apoiados por organismos multilaterais. Este grau de consciência só não foi maior em razão do componente de fortalecimento institucional não ter sido suficiente e adequadamente trabalhado. Por conseguinte, foi alto o grau de heterogeneidade de conscientização da necessidade de planejamento entre as diversas unidades executoras estaduais.
2. Em nível de planejamento econômico, o Programa validou a exploração turística no Nordeste como uma atividade com vantagens competitivas, em consonância com o estudo “Programa

Nordeste Competitivo” realizado pelo BNDES, em 1994.

3. Aumento de conscientização de que a sustentabilidade da atividade turística na região depende mais da capacidade de gestão do turismo (instrumentos de planejamento e ordenamento territorial, gestão administrativo e fiscal dos municípios, proteção e conservação dos recursos naturais), da capacitação de mão-de-obra e de planejamento estratégico do que propriamente das deficiências.

**2.3.1.3. Fortalecimento alcançado pelo projeto no Órgão Executor.** Descreva os aportes mais significativos do projeto (máximo 3) ao processo de fortalecimento institucional/organizacional no Organismo Executor. Descreva a situação antes/depois do projeto.

1. Resgatou no executor a importância dos financiamentos públicos no desenvolvimento regional. Até então, o executor estava restrito a operar linhas de financiamento ao setor privado. O delineamento do PRODETUR mostra que o fomento de uma atividade econômica se faz de forma integrada - disponibilizando infra-estrutura, capacitação, planejamento e conscientização - para só então criar as condições para os investimentos privados.
2. O financiamento de projetos de infra-estrutura, pela sua natureza de socialização imediata dos benefícios, aumentou a visibilidade e o reconhecimento pelo poder público regional e pela sociedade civil em geral do papel do BNB no desenvolvimento do Nordeste. Tal reconhecimento propiciou ao executor a criação de uma central de projetos de infra-estrutura de fortalecimento institucional para o setor público.
3. Motivou o BNB a formar quadros técnicos especializados nas temáticas ambientais, socioeconômica, de licitação, capacitação, engenharia sanitária, planejamento e gestão municipal.

**2.3.1.4. Qualificação da contribuição do projeto ao FIO**

\* ☐ Muito Relevante (MR) ☒ Relevante (R) ☐ Pouco Relevante (PR) ☐ Irrelevante (I)

**(Explique sua qualificação):**

Não foram percebidas mudanças no marco regulatório e legal do País, diretamente relacionadas com a questão do turismo. Entretanto, pode-se observar que houve fortalecimento das instituições envolvidas, notadamente de parte dos órgãos estaduais e do próprio executor (BNB).

**\* Parâmetros**

Classificação	Critérios
<b>Muito Relevante (MR)</b>	O projeto fortaleceu <u>excepcionalmente</u> as áreas na(s) organização(s) relacionadas com o projeto e/ou melhorou <u>extraordinariamente</u> o marco regulatório e legal. As mudanças institucionais/organizacionais aconteceram ou estão em processo e lhes estão dando acompanhamento dentro de uma estratégia que inclui objetivos claros e realistas, marcos e indicadores.
<b>Relevante (R)</b>	O projeto fortaleceu <u>notadamente</u> as áreas na(s) organização(s) relacionadas ao projeto e/ou melhorou <u>consideravelmente</u> o marco regulatório e legal. Um processo gradual e duradouro de melhoramento/fortalecimento institucional/organizacional está ocorrendo e continuará na medida em que o financiamento do BID termine.
<b>Pouco Relevante (PR)</b>	O projeto fortaleceu <u>de alguma forma</u> as áreas na(s) organização(s) relacionadas



**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

	ao projeto e/ou melhorou <u>parcialmente</u> o marco regulatório e legal. Alcançaram-se mudanças institucionais/organizacionais limitadas, porém sua continuidade pode ou não ocorrer. Não se espera que com o projeto seja propiciado um processo de reforma institucional/organizacional de longo prazo.
<b>Irrelevante (I)</b>	O projeto <u>não</u> melhorou nenhum elemento significativo do marco regulatório e legal e/ou não fortaleceu área nenhuma na(s) organização(s) relacionada ao projeto.

### 2.3.2. Sustentabilidade do projeto

**2.3.2.1. Alcance da sustentabilidade do Projeto.** Em consulta com as autoridades do Organismo Executor, defina que ações, serviços e/ou produtos deveriam seguir sendo sustentáveis, e durante quanto tempo, a fim de assegurar a sustentabilidade dos efeitos e futuros impactos esperados do projeto.

1. Continuação do Programa com vistas a, por um lado, consolidar os produtos alcançados nesta primeira fase, garantindo assim a efetividade dos efeitos decorrentes desses produtos e, por outro, possibilitar a inserção de novos produtos, roteiros e destinos turísticos já em exploração na região, porém ainda desprovidos de infra-estrutura, serviços adequados e apoio institucional.
2. Instituir uma política continuada de reinvestimento e manutenção dos produtos obtidos nesta fase. Para tanto, faz-se necessário, além do comprometimento formal dos órgãos responsáveis, divulgar junto à sociedade civil a importância das ações do PRODETUR/NE para a sustentabilidade do turismo local, ensejando com isso pressões sobre o poder público, inclusive o legislativo, no sentido de garantir recursos nos orçamentos municipais, estaduais e federal para essa finalidade.
3. Instituição de indicadores anuais de desempenho e manutenção das ações realizadas pelo PRODETUR/NE, inserindo-os nos relatórios anuais de manutenção das obras. Tais indicadores devem contemplar o estado de conservação, a periodicidade de manutenção, o número de falhas, o grau de satisfação dos beneficiários, dentre outros.
4. Desenvolvimento de canais de comunicação regulares com estados e municípios por meio de, por exemplo, fóruns de discussão na Internet e eventos regulares para troca de experiências entre órgãos responsáveis pelas ações financiadas pelo PRODETUR/NE, incluindo a disseminação de boas práticas em operação, administração e manutenção de bens públicos.

**2.3.2.2. Bases para a Análise de Sustentabilidade.** Em uma escala de 1 a 4 estime a probabilidade de que durante o ano seguinte à terminação do projeto (e do financiamento do Banco) existam os seguintes arranjos e recursos institucionais e organizacionais no país, necessários para manter as ações, serviços, produtos, efeitos e futuros impactos iniciados pelo projeto.

<b>Arranjos institucionais / organizacionais e recursos</b>	<b>Probabilidade</b>
1. Apoio da alta gerencia na Agência Executora	Baixa ← [ ] [ ] [ ] [ X ] → Alta [ ] N/A
2. Marco político, legal e regulatório	Baixa ← [ ] [ X ] [ ] [ ] → Alta [ ] N/A
3. Preparativos e capacidade organizacional	Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta [ ] N/A
4. Coordenação inter-organizacional	Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta [ ] N/A



5. Disponibilidade de recursos financeiros	Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta [ ] N/A
6. Pessoal idôneo	Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta [ ] N/A
7. Recursos para manutenção da infra-estrutura física	Baixa ← [ ] [ X ] [ ] [ ] → Alta [ ] N/A
8. Apoio dos beneficiários do projeto	Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta [ ] N/A
9. Apoio do governo nacional	Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta [ ] N/A

**2.3.2.3. Análise de causas de base que afetam negativamente a sustentabilidade.** Com base no ponto anterior, e considerando os possíveis fatores que possam afetar a sustentabilidade do projeto, identifique as causas concretas pelas quais você considera que os futuros impactos, efeitos imediatos, produtos, ações e/ou serviços descritos que possam não ser sustentáveis e explique por que.

1. As expectativas de consolidação da atividade turística no Nordeste são positivas, não se vislumbrando, portanto, ameaças ou riscos significativos a sustentabilidade das ações implantadas ou prevista pelo Programa. Ademais, o crescimento da demanda turística externa e a estabilidade macroeconômica do país já sinalizam a maturidade de diversos destinos turísticos na região. Não obstante, é essencial que haja uma boa articulação entre o executor e as demais instituições envolvidas visando não comprometer o marco conceitual do Programa, especialmente quanto à priorização de obras físicas em prejuízo das ações globais de fortalecimento da capacidade de municipal de gestão do turismo, de planejamento estratégico e de capacitação profissional e populacional.
2. O atraso na materialização das ações do Programa pode contribuir para a desmobilização dos mecanismos de controle social local no planejamento, acompanhamento e fiscalização dos projetos.
3. Modificações nas administrações públicas estaduais e municipais podem pôr em risco a continuidade do Programa e a sustentabilidade da atividade turística, caso os novos gestores não sejam devidamente sensibilizados quanto à importância do seu papel no processo.

**2.3.2.4. Análise de causas de base que contribuem favoravelmente a sustentabilidade.** Com base nas análises prévias e considerando os possíveis fatores que possam contribuir para a sustentabilidade do projeto, identifique as causas concretas pelas quais você considera que os futuros impactos, efeitos imediatos, produtos, ações e/ou serviços descritos possam ser sustentáveis, e explique por que.

1. A expansão do mercado turístico, a continuidade do PRODETUR/NE e a priorização do turismo na agenda do Governo Federal são fatores que poderão assegurar os impactos e efeitos esperados com a implantação dos produtos oferecidos pelo Programa.
2. Por outro lado, a mobilização social, observada a partir dos conselhos estaduais, municipais e até locais de turismo, e envolvendo entidades representativas do turismo, organizações não-governamentais, associações de moradores e demais movimento social, certamente pressionará o poder público a propiciar condições para a materialização dos efeitos e impactos esperados.
3. Grande parte dos investimentos do PRODETUR/NE I foram na reforma e ampliação de aeroportos, a maior parte deles sob administração da INFRAERO. Esta instituição se mostrou competente na gestão e manutenção dos aeroportos nacionais e internacionais sob sua administração, o que contribuiu favoravelmente à sustentabilidade dessas ações. Além disso, os

investimentos em aeroportos são os que têm mais eficientemente alcançado os efeitos e impactos esperados.

4. Um outro instrumento que possibilitará a efetividade dos efeitos e impactos do Programa é a implementação dos sistemas de gestão de qualidade socioambiental.

**2.3.2.5. Lições aprendidas para a sustentabilidade (medidas adotadas).** Com base em sua experiência neste projeto e tendo em conta a Análise anterior, descreva de forma concisa as medidas adotadas em seu desenho e/ou sua implementação que foram eficazes para melhorar a sustentabilidade do projeto e explique como se conduziu a prática.

1. Consolidação da unidade de implementação de programas de infra-estrutura e de fortalecimento institucional no BNB, bem como das unidades executoras estaduais. A continuidade da estrutura de gestão do Programa contribui fortemente para sua sustentabilidade.
2. Instalação de Pólos Turísticos e respectivos Conselhos de Turismo por iniciativa do BNB, o que propiciou uma importante aproximação dos Órgãos Executores com a sociedade beneficiária das ações do Programa. Essa aproximação tende a acelerar o processo de correção de rumos das ações do PRODETUR/NE I, além de propiciar uma apropriação dos produtos alcançados por parte dos estados e população local. A citada iniciativa do BNB foi bem aceita pelos atores envolvidos no Programa e passou a fazer parte de seu desenho a partir do PRODETUR/NE II.
3. Instituição de mecanismos que proporcionaram condições favoráveis de transparência e boa gestão do Programa, a exemplo da atuação do BNB quanto à condução das aquisições do PRODETUR/NE I.
4. Grande parte dos contratos de Sub-empréstimo assinados ofereciam como garantia a retenção de cotas do Fundo de Participação dos Estados (FPE), além de garantia fidejussória da União. Esse procedimento foi essencial para a viabilização dos investimentos do PRODETUR/NE I, além de conferir grande segurança a essas operações de crédito. Com isso, verifica-se 100% de adimplência nos contratos do Programa.
5. Alinhamento dos parceiros em torno dos requisitos e padrões de qualidade exigidos pelo Programa. Para tanto foi importante a assistência à formação das equipes que apoiariam as ações do PRODETUR/NE I em cada Estado, mediante a realização de seminários e outros eventos relacionados à capacitação.
6. Intensificação das ações de articulação objetivando a elevação do Programa à categoria de programa prioritário do Governo Federal.

**2.3.2.6. Lições aprendidas para a sustentabilidade (medidas alternativas).** A partir de sua experiência neste projeto e tendo em conta as análises anteriores, descreva de forma concisa as medidas alternativas que recomenda ter em conta durante o desenho e/ou a implementação para melhorar a sustentabilidade de futuros projetos.

1. Investimento em capital humano em planejamento, elaboração e análise de programas e projetos da forma a dotar a região de competência técnica e, por conseguinte, obter a confiança das instituições internacionais na formulação e implementação de qualquer programa.
2. Incentivo às parcerias externas e à troca de experiências entre órgãos locais e internacionais, elevando a eficácia de programas dessa natureza.
3. Instituição de mecanismos que proporcionem condições favoráveis de avaliabilidade, de transparência e da boa gestão do Programa.
4. Estabelecimento de canais de comunicação e de participação do cidadão na implementação do

Programa, incluindo uma ouvidoria, sítios na Internet e informações registradas em textos, cartilhas ou outros meios.

Necessidade de maior comprometimento das instituições quanto à manutenção das ações e benfeitorias alcançadas.

**2.3.2.7. Plano de Sustentabilidade.** Tendo em conta as análises anteriores, descreva as ações concretas que o País Mutuário e/ou o Banco deveriam realizar durante o próximo ano para assegurar a sustentabilidade dos futuros impactos, efeitos, produtos, ações e/ou serviços identificados.

1. Priorizar as ações de consolidação do desenvolvimento turístico nos pólos beneficiados pela primeira fase do Programa, com a complementação de investimentos em planejamento e gestão municipal, capacitação, bem como a conclusão de projetos de obras inacabadas ou de mitigação dos passivos ambientais daquela fase.
2. Estabelecer, no âmbito das Unidades Executoras Estaduais, grupos de contatos com as secretarias de planejamento, da fazenda e do turismo no sentido de dar conhecimento dos projetos e ações priorizados pelo Programa, a fim de assegurar os devidos espaços em cada uma dessas secretarias.
3. Implementar um eficiente modelo de gerenciamento do Programa de modo a monitorar a execução das ações em tempo hábil e coordenar eficientemente a atuação da equipe do BNB, das Unidades Executoras Estaduais e dos Órgãos Executores Locais.
4. Treinar as equipes do BNB, das Unidades Executoras Estaduais e dos Órgãos Executores Locais para a compreensão e utilização do sistema de gerenciamento do Programa e das normas a ele estabelecidas.
5. Coordenar as diversas instâncias de participação social do PRODETUR/NE (portal na Internet, consultas e audiências públicas, seminários regionais, fóruns de discussão, reuniões dos conselhos de turismo) de modo a extrair informações relevantes para a gestão do Programa no nível local, estadual e regional.

**2.3.2.8. Qualificação da Sustentabilidade do Projeto.** Com base nas análises prévias e as perspectivas do Plano de Sustentabilidade, qualifique a probabilidade de que o projeto seja sustentável durante os próximos três (3) anos:

\* ☐ Muito Provável (MP)    ☒ Provável (P)    ☐ Pouco Provável (PP)    ☐ Improvável (I)

**(Explique sua qualificação):**

Em que pese os esforços envidados por todas esferas de governo, a conjuntura externa favorável (com fluxo turístico crescente e disponibilidade de recursos para financiamento) e a fragilidade financeira e fiscal dos Submutuários podem levar a que projetos e ações determinantes da Sustentabilidade não sejam materializados, no âmbito do PRODETUR/NE II, em função da falta de capacidade de endividamento desses Submutuários (Estados e Municípios).

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

**\* Parâmetros**

<b>Classificação</b>	<b>Crítérios</b>
<b>Muito Provável (MP)</b>	A maioria dos fatores que incide na sustentabilidade foi incluída no esboço do projeto; durante a execução do projeto avançou-se solidamente em sua institucionalização; ao terminar o projeto foram previstas as ações futuras necessárias para assegurar a sua sustentabilidade, e, observa-se importante compromisso das autoridades nacionais por manter o fluxo contínuo dos produtos do projeto.
<b>Provável (P)</b>	Alguns fatores que incidem na sustentabilidade foram incluídos no desenho do projeto. Durante a sua execução foram feitos alguns esforços para a sua institucionalização e ao terminar o projeto foram previstas as ações futuras necessárias para assegurar a sua sustentabilidade.
<b>Pouco Provável (PP)</b>	Alguns fatores que incidem na sustentabilidade foram incluídos no desenho do projeto; durante a execução do projeto foram feitos poucos esforços para a sua institucionalização e ao terminar o projeto não existe clareza sobre as ações futuras que serão tomadas para assegurar a sua sustentabilidade.
<b>Improvável (I)</b>	Não existem bases que permitam esperar que o projeto seja sustentável. Os fatores que incidem na sua sustentabilidade não tiveram atenção, nem na elaboração do projeto, nem durante a sua execução. Não são observados avanços para a institucionalização do projeto, nem foram previstas as ações futuras necessárias para assegurar a sua sustentabilidade.

## 2.4. DESEMPENHO DO EXECUTOR

**2.4.1. Desempenho do Organismo Executor em áreas críticas.** Avalie o desempenho do Organismo Executor (incluindo co-executores e a Unidade Coordenadora / Executora do projeto) nas seguintes áreas:

- Participação e qualidade de suas contribuições durante o desenho do projeto      Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta      [ ] N/A
- Organização da Unidade Coordenadora / Executora do projeto (pessoal, infra-estrutura, coordenação, comunicação, etc.)      Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta      [ ] N/A
- Coordenação e integração da Unidade Coordenadora / Executora de Projeto com o Organismo Executor      Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta      [ ] N/A
- Monitoramento e avaliação de resultados (linha de base, sistemas, procedimentos, recopilación, Análise e reporte de informação, etc.)      Baixa ← [ X ] [ ] [ ] [ ] → Alta      [ ] N/A
- Capacidade gerencial e processo de tomada de decisões da Unidade Coordenadora / Executora de Projeto      Baixa ← [ ] [ X ] [ ] [ ] → Alta      [ ] N/A
- Cumprimento oportuno de políticas, procedimentos do Banco e cláusulas contratuais.      Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta      [ ] N/A
- Gerencia financeira (disponibilidade de recursos de contrapartida, desembolsos, qualidade dos EFAs, etc.)      Baixa ← [ ] [ ] [ X ] [ ] → Alta      [ ] N/A

8. Oportunidade e eficiência na aquisição de obras, bens e serviços de consultoria. Baixa ← ☐ ☐ ☐ ☐ ☒ ☐ → Alta ☐ N/A

9. Liderança da alta gerência do Organismo Executor, sentido de propriedade e apoio à execução do projeto. Baixa ← ☐ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ → Alta ☐ N/A

10. Ações concretas por assegurar a sustentabilidade do projeto. Baixa ← ☐ ☒ ☐ ☐ ☐ ☐ → Alta ☐ N/A

**2.4.2. Lições aprendidas para a organização e funcionamento da UEP (medidas adotadas).** A partir de sua experiência neste projeto, identifique que medidas adotadas a respeito da estrutura, organização e processos na Unidade Coordenadora/Executora de Projeto, assim como os perfis de seu pessoal resultaram eficazes e explique como foram levadas à prática.

Em 1996, a Unidade Executora Central foi beneficiada com a inclusão de novos Técnicos que desempenham suas funções em Unidades do Banco localizadas nos Estados onde se executam os projetos do PRODETUR. Essa proximidade contribuiu ainda mais para a agilização dos processos e assistência às Unidades Executoras Estaduais.

Nesse período foram ainda adotadas outras providências com vistas à melhoria do processo, sendo oportuno destacar as seguintes:

1. promoção de encontros técnicos entre as diversas áreas do Banco diretamente envolvidas com o PRODETUR/NE I e equipes técnicas dos Estados;
2. implementação de programas de treinamento para os novos técnicos que se incorporaram ao Programa;
3. Difusão do “modus operandi” do Programa junto às diversas Agências do Banco (uma em cada Estado) que realizam suas operações;
4. Aprimoramento da articulação interinstitucional com os submutuários, nos níveis estaduais e municipais, decorrente da inclusão de um profissional de gestão do Banco do Nordeste no acompanhamento das atividades em cada Estado.

**2.4.3. Lições aprendidas para a organização e funcionamento da UEP (medidas alternativas).** Com base em sua experiência durante a implementação deste projeto, se em um futuro projeto haverá a possibilidade de redesenhar a estrutura, organização e processos da Unidade Coordenadora/ Executora de Projeto, assim como os perfis de seu pessoal, que medidas alternativas recomendaria para melhorar seu desempenho.

- ✓ Disponibilização de um maior número de técnicos nas áreas de atuação do Programa para articulação com o mutuário, visando facilitar o esclarecimento de dúvidas e compartilhamento de soluções e boas práticas;
- ✓ Retorno tempestivo quanto aos relatórios contratuais apresentados pelo executor, possibilitando o aperfeiçoamento desses documentos em tempo hábil;
- ✓ Estabelecimento de um cronograma sistemático de visita do especialista do BID ao órgão executor para acompanhamento da evolução do Programa;
- ✓ Promoção de encontros sistemáticos com o executor e submutuários para avaliação da execução do Programa e disseminação de boas práticas e recomendações de correção de rumo, se for o caso.

**2.4.4. Qualificação do desempenho do Organismo Executor.** Com base na Análise de Desempenho realizada nesta seção, nos resultados alcançados, assim como na eficiência na implementação do projeto qualifique o desempenho do Organismo Executor:

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

**(Explique sua qualificação):**

O desempenho do Órgão Executor (BNB) em termos globais foi satisfatório pelo fato de ter estruturado a agência executora diante de desafios e de complexidades maiores do que o esperado, do ineditismo do Projeto e por ter conseguido alcançar os objetivos inicialmente planejados.

Na operação considerada o BNB desempenhou as funções de Mutuário, Agente Financeiro e Executor, tendo a seguinte avaliação:

***Executor:***

No que toca ao cumprimento dos requisitos estabelecidos no Regulamento Operativo do Programa (ROP) o desempenho do BNB foi satisfatório tendo exercido a análise dos Projetos seguindo os termos do ROP, muito embora tenha sido observada morosidade por parte dos demandantes e beneficiários do Programa (Estados).

No que toca a supervisão esta se deu de forma satisfatória em termos globais, muito embora se tenha observado maior eficiência neste aspecto nas ações voltadas a realização de grandes obras de infraestrutura, como no componente Melhoramento de Aeroportos, e uma supervisão que poderia ser aperfeiçoada nos aspectos relacionados a TI e ambientais das demais ações.

No que toca ao exercício das funções fiduciárias, tanto em aquisições, quanto em comprovações financeiras o desempenho foi muito satisfatório tendo superado as expectativas originais, não tendo sido observados problemas nestes temas durante todo o período de execução do Programa.

No que toca ao relacionamento com a sociedade civil, o desempenho inicialmente insatisfatório que descentralizava esta função aos Estados beneficiários foi fortalecido durante a execução, com a criação dos Conselhos de Turismo fomentada pelo BNB e que atenderam as necessidades reinantes à época.

***Mutuário***

O BNB manteve um relacionamento satisfatório com o BID e com os Estados participantes, tanto no cumprimento das obrigações contratuais, quanto no atendimento das questões institucionais, financeiras e legais por ocasião da execução.

***Agente Financeiro***

No exercício desta função, o BNB, foi extremamente prejudicado por força das sucessivas alterações no Marco Regulatório Nacional (Resoluções 69 e 78, do Senado Federal, Lei de Responsabilidade Social – LRF e Resoluções do Banco Central relativas à convergência das regras brasileiras e Resoluções da STN).

Observou-se que o BNB foi eficiente na absorção dessas mudanças e teve, portanto, atuação satisfatória neste aspecto, contratando, na medida das possibilidades, os Subempréstimos nos

montantes em que o contexto fiscal e monetário do país permitia.

Tendo em vista a arquitetura do Programa que contempla tanto a vertente de um Programa Global de Investimentos Múltiplos, assim como, caráter de um Programa Global de Crédito para o setor público, se faz necessário avaliar os Estados participantes também na qualidade de Sub-mutuários, do mesmo modo, como Sub-executores. Nesse sentido, quanto aos 09 Estados da Região participantes do Programa se apresenta a seguinte avaliação:

#### ***Sub-mutuários***

Dos 09 Estados da Região, 01 teve seu desempenho muito satisfatório, 04 desempenharam as funções de Sub-mutuário satisfatoriamente e 04 obtiveram desempenho insatisfatório. Estas funções englobam: i) capacidade de endividamento; ii) margem de poupança líquida para o aporte de recursos local; iii) situação fiscal de acordo com os preceitos da Lei de Responsabilidade Fiscal e demais resoluções do Congresso e do Tesouro; iv) capacidade de instrução dos procedimentos necessários a execução; v) disponibilidade de informações e documentação fiscal; vi) autorizações legislativas; vii) propensão ao investimento no setor, amparado nas Estratégias de Governo.

#### ***Sub-executores***

Dos 09 Estados da Região, 01 demonstrou desempenho muito satisfatório nas funções de Sub-executor, 04 desempenharam as funções de Sub-mutuário satisfatoriamente e 04 obtiveram desempenho insatisfatório. Estas funções englobam: i) preparação das estratégias para o turismo; ii) preparação e apresentação dos Projetos; iii) articulação entre as várias entidades estaduais envolvidas; iv) supervisão dos projetos financiados; v) apresentação tempestiva dos Relatórios de Progresso e demais informações necessárias ao monitoramento e avaliação do Programa.

A assimetria entre os estados participantes se constituiu e prossegue se constituindo no principal obstáculo a execução deste Programa, assim como, acarretam expressiva sobrecarga as funções desempenhadas pelo BNB.

## **2.5. BASES PARA A AVALIAÇÃO EX POST**

**2.5.1. Previsões para a avaliação ex-post.** Se esta operação, de acordo com o Contrato de Empréstimo, requer uma avaliação ex-post, proporcione a seguinte informação sobre as previsões tomadas (revisar acordos entre o Banco, Mutuário e Executor na Ajuda Memória do Taller de Terminação de Projeto):

Esta exigência foi dispensada pelo BID, conforme resolução de Diretoria.

Por ocasião das Missões de Revisão de Carteira dos exercícios de 1995 e 1996 foi informado ao mutuário e, neste caso, executor a dispensa deste requisito contratual e de pronto manifestado pelo executor sua concordância.

Entretanto, como se trata de um programa federal foi realizada pelo TCU uma avaliação global do PRODETUR/NE I em 2004, o que foi considerado pelo Banco uma avaliação ex-post. Elementos dessa avaliação foram incorporados ao longo desse PCR.

1. O Contrato de empréstimo requer uma avaliação ex-post para [ X ] Não [ ] Sim



esta operação?

2. Para que data está programada?

Data início: n/a

Data Término: n/a

3. Quem é o responsável por realizar a avaliação ex-post?

☐ Banco ☐ Mutuário

4. Quanto é o custo estimado?

USD\$

5. Qual é a fonte dos recursos financeiros para a avaliação ex-post?

☐ Recursos de empréstimo  
BID

☐ Recursos do Mutuário

☐ Outra Fonte

Se os recursos provêm de outra fonte, especifique qual:



**2.5.2. Análise de capacidade para a avaliação ex-post.** Analise a capacidade do Organismo Executor, assim como sua infra-estrutura e processos de informação para coletar, analisar e relatar a informação sobre o alcance dos futuros efeitos e impactos do projeto, e os principais fatores que possam facilitar ou obstaculizar esta avaliação.

➔ Muito embora não esteja prevista a realização de uma avaliação EX-POST do PRODETUR/NE I, observa-se que o BNB está estruturado para a realização da mesma.

## **2.6. OUTRAS LIÇÕES APRENDIDAS E RECOMENDAÇÕES**

De forma adicional às lições aprendidas já registradas nas seções anteriores deste informe, em seguida serão apresentadas/registradas outras lições aprendidas e recomendações que possam ser úteis para o desenho e a implementação de novos projetos:

- ✓ Variação cambial positiva de 184% entre 1996 e 2003. Sugerimos que, diante de variações cambiais que sejam significativas (cerca de 20%), haja uma previsão de revisão dos termos constantes do Contrato de Empréstimos (extensão do prazo de execução ou cancelamento de recursos). O valor comprometido em Real caiu para um terço devido à variação cambial no período e o PRODETUR/NE I ampliou o número de propostas recebidas, incorporou novos investimentos nas propostas já autorizadas e criou um novo componente de investimento e ainda assim não executou todo o recurso disponível.
- ✓ Os Projetos apresentados ao PRODETUR/NE I continham muitos problemas de concepção. Sugerimos que o processo de apresentação de propostas seja totalmente informatizado, que sejam realizadas visitas *in loco* para a verificação das informações prestadas e que somente sejam aceitos subprojetos contidos nos Planos Diretores de Investimentos.
- ✓ O PRODETUR/NE I, apesar do montante investido e do grande número de produtos e serviços prestados ficou pouco conhecido pela sociedade. Sugerimos que os próximos projetos empreguem melhores canais de comunicação/divulgação junto à sociedade.
- ✓ Existência de dificuldades para a licitação de acordo com as regras do Banco. Sugerimos que a capacitação ostensiva das Comissões de Licitação envolvidas.
- ✓ Projetos complexos e descentralizados como PRODETUR/NE I, com muito beneficiários devem ter um modelo de avaliação aprovado pelo Banco antes de sua aprovação, suportado

por um sistema de informação integrado.

- ✓ Projetos de investimentos desta natureza devem contemplar um componente de formação bastante amplo, que responda a todas as necessidades de capacitação.
- ✓ Os municípios são os atores mais diretamente afetados pelo incremento da atividade turística, donde recomenda-se estimular a participação mais efetiva dos representantes municipais e organizações sociais mais atuantes nessa esfera durante o desenho e a implementação de Programas.
- ✓ Fragilidade nas administrações locais indicam a necessidade de fortalecimento das instituições municipais nos aspectos relativos à administração, planejamento e gestão ambiental e turística, quando do desenho de novos programas.
- ✓ Dificuldades enfrentadas pelos executores no entendimento e aplicação das normas do PRODETUR/NE requer que sejam elaborados Manuais de Procedimentos com claro conteúdo quanto à elegibilidade das ações e à elaboração, execução e acompanhamento de projetos. Tais manuais devem especificar melhor as condições para a aprovação dos projetos e deve estar associados ao Regulamento Operativo do Programa.
- ✓ A efetiva participação social na implementação do Programa deve ser almejada, buscando-se não somente criar diferentes mecanismos de participação da sociedade beneficiária no planejamento e execução das ações, mas também tornar os mecanismos criados eficientes na extração de informações relevantes para a correção de rumos na gestão do PRODETUR/NE.
- ✓ A diminuição do risco e otimização do processo burocrático dos processos de desembolso pode ser alcançada com a implementação de procedimento no qual os pagamentos aos órgãos executores de ações do Programa sejam feitos diretamente pelo BNB, levando os executores de projetos acima de uma determinada cifra, por exemplo US\$ 1,0 milhão, a abrir conta corrente no BNB para a realização dos pagamentos.
- ✓ Buscar a implementação de um eficiente modelo de gerenciamento do Programa é importante para o monitoramento da execução das ações em tempo hábil e coordenação eficientemente da atuação da equipe do BNB, das Unidades Executoras Estaduais e dos Órgãos Executores Locais.

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

**Anexo 1-A**  
**Matriz de Financiamento Original e Atual**

Categoria de Investimento	Original			Atual			Percentual de Realização*		
	BID	LOCAL	TOTAL	BID	LOCAL	TOTAL	BID	LOCAL	TOTAL
<b>1. Engenharia e administração</b>	15.000	37.300	52.300	2.371	20.395	22.766	15,8%	54,7%	43,5%
1.1 Estudos	15.000	2.000	17.000	2.371	8.700	11.071	15,8%	435,0%	65,1%
1.2 Supervisão	0	18.300	18.300	0	3.744	3.744	0%	20,5%	20,5%
1.3 Administração	0	17.000	17.000	0	7.951	7.951	0%	46,8%	46,8%
<b>2. Desenvolvimento institucional</b>	18.800	11.200	30.000	16.010	5.777	21.787	85,2%	51,6%	72,6%
<b>3. Custos diretos de obras múltiplas</b>	252.200	46.400	298.600	269.540	100.107	369.647	106,9%	215,7%	123,8%
3.1 Saneamento	123.150	22.750	145.900	118.256	43.012	161.268	96,0%	189,1%	110,5%
3.2 Administração de resíduos sólidos	8.550	2.050	10.600	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
3.3 Recuperação e proteção ambiental	19.500	3.900	23.400	6.304	14.246	20.550	32,3%	365,3%	87,8%
3.4 Transportes	71.000	11.800	82.800	109.944	32.253	142.197	154,9%	273,3%	171,7%
3.5 Recuperação do patrimônio histórico	30.000	5.900	35.900	35.036	10.596	45.632	116,8%	179,6%	127,1%
4. Aeroportos	110.000	110.000	220.000	108.681	114.779	223.460	98,8%	104,3%	101,6%
5. Custos de operação	0	9.500	9.500	0	5.383	5.383	0%	56,7%	56,7%
5.1 Aquisição de terras	0	7.800	7.800	0	5.383	5.383	0%	69,0%	69,0%
5.2 Relocalização de população	0	1.700	1.700	0	0	0	0%	0,0%	0,0%
<b>6. Contingências</b>	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%
6.1 Contingências físicas	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%
6.2 Variações de preços	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%
<b>7. Custos financeiros</b>	4.000	55.600	59.600	2.056	84.817	86.873	51,4%	152,5%	145,8%
7.1 Juros	0	49.500	49.500	0	75.158	75.158	0%	151,8%	151,8%
7.2 Comissão de crédito	0	6.100	6.100	0	9.659	9.659	0%	158,3%	158,3%
7.3 Inspeção e supervisão	4.000	0	4.000	2.056	0	2.056	51,4%	0%	51,4%
<b>TOTAL</b>	<b>400.000</b>	<b>270.000</b>	<b>670.000</b>	<b>398.658</b>	<b>331.258</b>	<b>729.916</b>	<b>99,7%</b>	<b>122,7%</b>	<b>108,9%</b>

Fonte: Base de dados do Banco do Nordeste

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

**Anexo 1 - B**  
**Calendário de Investimentos**

ANOS	Original			Atual			% de Realização*	
	BID	LOCAL	TOTAL	BID	LOCAL	TOTAL	BID	TOTAL
1993	0	0	0	0	269	269	0,0%	0,0%
1994	0	0	0	0	556	556	0,0%	0,1%
1995	60.000	31.928	91.928	0	2.573	2.573	0,0%	0,5%
1996	100.000	57.308	157.308	22.200	19.140	41.340	5,6%	6,1%
1997	140.000	104.085	244.085	78.184	52.704	130.888	25,2%	24,1%
1998	60.000	44.753	104.753	79.849	54.467	134.316	45,2%	42,5%
1999	40.000	31.928	71.928	79.533	62.627	142.160	65,2%	61,9%
2000	0	0	0	62.885	43.432	106.317	80,9%	76,5%
2001	0	0	0	28.100	23.507	51.607	88,0%	83,6%
2002	0	0	0	17.095	52.070	69.165	92,3%	93,1%
2003	0	0	0	8.002	8.903	16.905	94,3%	95,4%
2004	0	0	0	19.176	8.685	27.861	99,1%	99,2%
2005	0	0	0	3.633	2.325	5.958	100,0%	100,0%
<b>TOTAL</b>	<b>400.000</b>	<b>270.000</b>	<b>670.000</b>	<b>398.658</b>	<b>331.258</b>	<b>729.916</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

**Fonte:** Base de dados do Banco do Nordeste

**PROGRAMA PRODETUR/NE I**  
**841/OC-BR**

**Anexo 1 - C**  
**Informação Financeira e Estados Financeiros Auditados**

(Especialista Financeiro Responsável COF/CBR: Mônica Merlo)

**1. Capacidade do Organismo Executor.** Avalie em termos gerais a capacidade do Organismo Executor para administrar os recursos do projeto de forma eficiente e transparente (sistemas de informação, procedimentos, capacidade do pessoal, etc).

**BNB**

A entidade cumpriu regularmente com a apresentação dos relatórios financeiros, ou seja :

- ✓ Foram apresentados sistematicamente os relatórios semestrais do Fundo Rotativo desde seu primeiro desembolso.
- ✓ Relatórios contendo a Demonstração de Aporte Local Anual.
- ✓ Plano anual de Investimentos.
- ✓ Estados Financeiros Auditados.
- ✓ Foram apresentados, anualmente, com base em extensa documentação coletada junto aos Estados relatórios de manutenção das taxas e tarifas, os quais foram considerados satisfatórios pelo Banco.
- ✓ A Cláusula de Tarifas neste Programa Global foi cumprida à medida que eram revisados os elementos pertinentes por ocasião da concessão dos Contratos de Subempréstimo as concessionárias da região, os quais foram acompanhados pelo Banco durante todo o período de execução.

**2. Sistema Contábil e Controle Interno.** Avalie a eficácia dos sistemas contábil e de controle interno que utilizou o Organismo Executor durante a implementação do projeto para produzir informação financeira confiável e de forma oportuna.

O órgão executor manteve um sistema de controles internos financeiros e administrativos (SISTEMA 054 - PRODETUR GERENCIAL), que atendeu de forma satisfatória as informações solicitadas pelo Banco e necessárias ao gerenciamento do Programa.

**3. Qualidade da informação financeira.** Avalie a qualidade da informação financeira que o Organismo Executor apresentou ao banco durante a implementação do projeto (Relatórios de Progresso, Relatório de Fundo Rotativo, Estados Financeiros, etc.).

As informações financeiras que o órgão executor apresentou ao BID foram de ótima qualidade e consideradas satisfatórias ao cumprimento das obrigações constante no Contrato a esse respeito.

**4. Estados Financeiros Auditados.** Tendo em conta a história registrada no LMS sobre as qualificações dos Estados Financeiros Auditados (Limpa, Ressalvas, Negação, Abstenção), avalie em termos gerais a qualidade e oportunidade dos EFAs.

As EFAs apresentadas não apresentaram ressalvas significativas.

**5. Lições Aprendidas.** Registre as principais lições aprendidas, a partir da execução desta operação, relevantes para melhorar a administração financeira e contábil de futuras operações.

***PROGRAMA PRODETUR/NE I  
841/OC-BR***

Para o melhor controle por parte do BNB e otimização das tarefas relativas a execução financeira recomenda-se a implementação de procedimento no qual os pagamentos aos órgãos executores de ações do Programa sejam feitos diretamente pelo BNB, levando os executores de projetos acima de uma determinada cifra, por exemplo, US\$ 1,0 milhão, a abrir conta corrente no BNB para a realização dos pagamentos, com isso os relatórios seriam gerados automaticamente sem a necessidade de espera da confirmação dos pagamentos, o que tornaria a realização de desembolsos mais ágeis e menos espaçados.