

PROGRAMA DE FOMENTO DEL TURISMO EN EL NORDESTE

(BR-0204)

RESUMEN EJECUTIVO

PRESTATARIO: Banco do Nordeste do Brasil (BNB)

GARANTE: República Federativa del Brasil

ORGANISMO EJECUTOR: Banco do Nordeste do Brasil (BNB)

MONTO Y FUENTE:

BID:	US\$400 millones (CO)
Aporte local:	US\$400 millones
Total:	US\$800 millones

PLAZOS Y CONDICIONES FINANCIERAS:

Plazo de amortización:	25 años
Período de desembolso:	5 años
Tasa de interés:	variable
Inspección y vigilancia:	1%
Comisión de crédito:	0,75%

OBJETIVOS: El objetivo básico del programa es incrementar la capacidad del Nordeste del Brasil de mantener e impulsar su sector turístico, en crecimiento, y de esa manera contribuir al desarrollo socioeconómico de la región. El Nordeste, que tiene más de 45 millones de habitantes y una superficie de 1,5 millón de kilómetros cuadrados, es la zona más pobre del país. Entre las medidas orientadas a superar las desigualdades regionales figuran las de generación de empleo, aumento de los ingresos per cápita e incremento de los ingresos del estado mediante alternativas viables para el crecimiento económico. Entre éstas, se ha considerado que el turismo ofrece indudables posibilidades y se está convirtiendo en un sector cada vez más importante dentro de la economía de la región.

No obstante, las actividades turísticas se encuentran obstaculizadas por la falta de infraestructura y servicios suficientes dentro de la región. A través de consultas con el sector privado, los estados regionales han efectuado un análisis de los factores relacionados con la oferta y la demanda dentro de sus respectivos sectores turísticos, con el fin de determinar las inversiones públicas necesarias y las actividades más rentables y de clasificar por orden de importancia las iniciativas institucionales necesarias para conseguir los resultados deseados.

En consecuencia, el programa propuesto se orienta fundamentalmente a mejorar las condiciones de las zonas donde el turismo constituye una actividad consolidada o en las que está en proceso de consolidación, pero cuya capacidad de ofrecer una infraestructura suficiente no ha crecido al mismo ritmo que la demanda, lo que podría representar un peligro para el turismo actual o impedir su crecimiento. En un número reducido de casos, el programa financiará inversiones en lugares turísticos relativa o totalmente nuevos con el fin de extender este tipo de actividades fuera de las zonas urbanas ya saturadas. En ambos casos, la selección de las inversiones que deberán financiarse en el marco del programa está impulsada por la demanda.

Dentro de este contexto, el programa deberá:

- a) fortalecer el marco institucional para la supervisión y fomento del turismo sostenible, mediante el desarrollo institucional de las entidades turísticas de los estados y municipios, los organismos ambientales estatales y los municipios locales en los lugares turísticos seleccionados;
- b) mejorar las condiciones sanitarias y ambientales de las zonas de turismo, mediante inversiones en abastecimiento de agua y alcantarillado, manejo de los residuos sólidos y recuperación y protección del medio ambiente, así como fortalecimiento institucional de los municipios locales y de los correspondientes organismos de estos sectores;
- c) facilitar los desplazamientos hasta la región y dentro de ella, mejorando los aeropuertos, sistemas viarios urbanos y las carreteras secundarias y de acceso, así como incrementando la capacidad operacional y de mantenimiento de los correspondientes departamentos de transporte, y
- d) mejorar y diversificar los productos turísticos de la región, mediante actividades como la recuperación y conservación del patrimonio histórico y la revitalización de las zonas circundantes, y el mejoramiento de las playas, parques y otros recursos naturales.

DESCRIPCIÓN:

El programa financiará los tres componentes principales siguientes:

- a) desarrollo institucional de los organismos indicados anteriormente con el fin de incrementar su capacidad de realizar sus respectivas funciones;
- b) un componente de obras múltiples integrado por un conjunto previo de unos 160 proyectos en cinco sectores: saneamiento (abastecimiento de agua y alcantarillado), manejo de los residuos sólidos, protección y recuperación del medio ambiente, transporte (sistemas viarios urbanos y carreteras) y patrimonio histórico, y
- c) mejoramiento de cinco aeropuertos de la región, cuatro bajo gestión

federal (São Luís, Maranhão; Fortaleza, Ceará; Natal, Rio Grande do Norte, y Aracaju, Sergipe) y uno bajo control estatal (Porto Seguro, Bahia).

La responsabilidad de la ejecución del programa recaerá sobre el Banco do Nordeste do Brasil (BNB), cuyas funciones serán coordinar y administrar la aplicación total del programa, incluido el análisis y aprobación de los distintos proyectos comprendidos dentro de los componentes de obras múltiples y desarrollo institucional. La realización de los subprogramas estatales será coordinada y supervisada por las unidades de ejecución estatales, con participación de los correspondientes organismos estatales y municipios. El organismo federal de infraestructura aeroportuaria, INFRAERO, se encargará de la construcción, operación y mantenimiento de los cuatro aeropuertos federales que van a ser objeto de mejoras en el marco del programa.

Los componentes de obras múltiples y desarrollo institucional se atenderán al Reglamento Operativo, que deberá ser administrado por el BNB, el cual establecerá criterios de elegibilidad tanto para los estados como para los distintos proyectos, así como procedimientos, plazos y condiciones de financiamiento para estos componentes. Al iniciarse el programa, cada uno de los estados firmará un Acuerdo Financiero con el BNB, en el que se establecerán los subprogramas de los estados, preparado de acuerdo con la estrategia turística del estado anteriormente aprobada por el Banco. El financiamiento de cada uno de los proyectos (o grupo de proyectos) será administrado a través de contratos de subpréstamo entre el BNB y los estados.

Los distintos subpréstamos serán administrados por el BNB en los cinco proyectos de mejora de aeropuertos, teniendo en cuenta lo establecido en el contrato de préstamo con el Banco. Los respectivos estados deben presentar acuerdos firmados con INFRAERO o, en el caso de Bahia, con el organismo estatal de transporte y terminales, en los que se determinarán las obligaciones que deberán ser asumidas por estos organismos en lo que respecta a la ejecución del proyecto, la explotación y el mantenimiento.

**CLASIFICACIÓN
AMBIENTAL:**

El Comité del Medio Ambiente, en la reunión del 25 de enero de 1994, clasificó esta operación en la Categoría III.

BENEFICIOS:

El programa contribuirá al desarrollo socioeconómico de la región más pobre del Brasil, donde más de la

mitad de la población se encuentra por debajo de la línea de pobreza. Las obras múltiples previstas en el programa, y en concreto los proyectos encaminados a ofrecer servicios de abastecimiento de agua, alcantarillado y manejo de los residuos sólidos, beneficiarán directamente a la población de bajo ingreso estimada en poco más de 1,3 millón de personas distribuidas en 40 municipios o distritos que participarán en el programa. Los organismos ambientales estatales recibirán capacitación y apoyo para un mejor desempeño de sus competencias en lo que respecta a la supervisión de la calidad del medio ambiente, mientras que los gobiernos municipales recibirán capacitación para mejorar la planificación del aprovechamiento de la tierra y la gestión financiera. En lo que se refiere al desarrollo a largo plazo de la región, el programa se propone impulsar el sector turístico del Nordeste, ayudando a los estados a superar las actuales barreras a su crecimiento y apoyando sus esfuerzos por responder a la demanda del mercado turístico internacional.

RIESGOS:

Este programa apoyará básicamente el primer esfuerzo concertado de la región por explotar sus posibilidades turísticas. Al mismo tiempo, la índole de las obras financiadas beneficiará en gran parte a las poblaciones de bajos ingresos de las zonas turísticas. El efecto de las actividades del programa sobre el crecimiento del turismo no será el mismo en los distintos estados, ya que dependerá también de la iniciativa y capacidad de mando demostrada por los gobiernos estatales y locales, lo que significa que los beneficios del programa se podrían concentrar en un pequeño número de estados.

Los principales riesgos están relacionados con la posibilidad de que no todos los estados de la región participen, siquiera mínimamente, en el programa y de que las inversiones efectuadas no consigan la debida respuesta del sector privado en favor de las actividades turísticas. Dadas las deficiencias institucionales, la calidad de los preparativos del proyecto muchas veces es insuficiente y algunos estados quizá no sean capaces de aprovechar plenamente los recursos disponibles, lo que mermaría los beneficios del programa en lo relativo a la distribución. Otros estados quizá no puedan participar por no reunir los requisitos financieros o porque las empresas estatales de abastecimiento de aguas no se atienen a los criterios establecidos. En los estados con fuerte crecimiento del turismo estas limitaciones tendrían efectos muy negativos.

Para superar estos riesgos se actúa en dos frentes. En primer lugar, se ofrecerán actividades de capacitación en la preparación y el análisis de proyectos para ayudar al BNB y a los estados a acelerar la presentación de proyectos de calidad para su financiamiento. En segundo lugar, el programa está concebido de manera que admita pequeños retrasos en la participación de los estados, siempre que no ponga en peligro su aplicación general. Como incentivo para los estados que no reúnen los requisitos financieros, el programa puede reconocer los costos o reembolsar los gastos de los proyectos aprobados una vez que el estado resulte elegible desde el punto de vista financiero, siempre que se cumplan todas las normas relativas a los programas y la licitación.

**ESTRATEGIA DEL
BANCO EN EL PAÍS
Y EN EL SECTOR:**

El programa responde a los mandatos de la Séptima y Octava reposiciones, en las que se pide al Banco que conceda prioridad a los proyectos de abastecimiento de agua y alcantarillado, descontaminación y protección del medio ambiente, manejo de los recursos naturales y fortalecimiento de los servicios públicos encargados del medio ambiente. El programa se atiene también a la estrategia general acordada por el Banco y Brasil durante las misiones de programación de 1993 y 1994, en el sentido de prestar mayor atención a las necesidades sociales, y en concreto a los programas para generar empleo y aumentar los ingresos.

**CONDICIONES
CONTRACTUALES
ESPECIALES:**

Condiciones previas al primer desembolso:

- a) establecimiento de la Unidad de Ejecución dentro del BNB, con capacidad técnica y administrativa para coordinar el programa en conformidad con los parámetros convenidos con el Banco (véase el párrafo 3.2);
- b) establecimiento del grupo ambiental interdepartamental dentro del BNB, en conformidad con los parámetros convenidos con el Banco, e iniciación de actividades de capacitación para ese grupo (véase el párrafo 2.24);
- c) la entrada en vigor de un Reglamento Operativo, satisfactorio para el Banco, relativo a los componentes de desarrollo institucional y obras múltiples del programa (véase el párrafo 3.9);
- d) antes del primer desembolso con destino a obras múltiples o proyectos de desarrollo institucional, el BNB deberá presentar un acuerdo de financiamiento firmado con el estado respectivo que

haya sido aprobado anteriormente por el Banco (véase el párrafo 3.14); y

- e) antes del primer desembolso con destino a cualquiera de los proyectos de mejoramiento de aeropuertos, el BNB deberá presentar: i) prueba de que el estado respectivo reúne los criterios financieros específicos referentes a las limitaciones de endeudamiento y de que el Gobierno Federal y el Estado de Bahía han asignado fondos para la contraparte local respectiva; ii) el respectivo plan de acción y estrategia de turismo estatal, para la aprobación por el Banco; iii) acuerdos firmados entre el estado e INFRAERO o, en el caso de Bahía, el DTT, en los que se establezcan las obligaciones que deberán asumir dichos organismos; y iv) las necesarias licencias ambientales para la construcción (véase el párrafo 3.23).

Condiciones relacionadas con la ejecución del programa:

- a) obligación por parte del BNB de presentar, antes de transcurridos seis meses de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo, un programa de trabajo de capacitación en la preparación de análisis de proyectos y, antes de transcurridos doce meses de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo, haber iniciado el programa de capacitación (véase el párrafo 2.26);
- b) obligación del BNB de establecer un margen administrativo no superior al 1% de los fondos del préstamo utilizados para financiar los proyectos de mejoramiento de aeropuertos en el marco del programa (véase el párrafo 3.8);
- c) obligación del BNB de presentar, para su aprobación previa por el Banco, el plan de reasentamiento de los proyectos que se financien en virtud del programa y que, debido a la adquisición de tierras, tengan como consecuencia el traslado de la población local (véase el párrafo 3.12);
- d) la inclusión en el componente de obras múltiples del sector del manejo de los recursos sólidos y del patrimonio histórico estará condicionada a la aprobación por el Banco de al menos un proyecto en cada sector de acuerdo con los criterios de elegibilidad establecidos en el Reglamento Operativo (véanse los párrafos 3.28 y 3.32);

- e) la fecha límite para la iniciación material de las obras múltiples que se financiarán con los fondos del préstamo será a los 36 meses contados a partir de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo (véase el párrafo 3.36);
- f) la adquisición de servicios por un valor superior a US\$5.000.000 y bienes por más de US\$350.000 se efectuará mediante licitación pública internacional de acuerdo con los procedimientos de licitación aprobados por el Banco (véase el párrafo 3.39); y
- g) antes de transcurridos 10 meses de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo, el BNB presentará al Banco un estudio sobre demanda de agua para el Nordeste con una estimación actualizada de los índices de relación costo-eficiencia para los proyectos de alcantarillado; antes de transcurridos dos meses después de la aprobación del estudio por el BNB y el Banco, el BNB presentará pruebas de que ha aplicado los resultados del estudio a su análisis de proyectos de saneamiento del programa (véase el párrafo 5.11).

Condiciones referentes a la presentación de informes:

- a) durante los diez años siguientes al de conclusión de la primera obra, el BNB presentará informes anuales de mantenimiento, que someterá al examen del Banco, para los cinco proyectos de mejoramiento de aeropuertos y para una muestra representativa de obras de cada sector elegible que acordará con el Banco (el Reglamento Operativo requiere que los estados participantes presenten al BNB informes anuales de mantenimiento de todas las obras financiadas con recursos del programa, que estarán disponibles para el examen del Banco) (véase el párrafo 3.44);
- b) una vez transcurridos 15 meses de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo y durante los dos años siguientes, el BNB presentará al Banco informes de supervisión de los programas de acuerdo con las directrices previamente acordadas, que se utilizarán para los exámenes realizados conjuntamente por el Banco sobre la aplicación de los programas (véase el párrafo 3.45); y
- c) el BNB presentará la información necesaria para llevar a cabo una evaluación ex post de los efectos del programa, en la forma convenida en

Resumen Ejecutivo

Página 8 de 8

las directrices que se incluirán en el contrato de préstamo (véase el párrafo 3.47).

FOCALIZACIÓN EN LA POBREZA: Este programa, que se orienta a zonas de población predominantemente de bajos ingresos, califica dentro del criterio A de conformidad con lo dispuesto en el acuerdo de la Octava Reposición.

I. MARCO DE REFERENCIA

A. El desafío del desarrollo en el Nordeste

- 1.1 La región del Nordeste del Brasil comprende nueve de los 26 estados del país: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe y Bahia, que suman una superficie de 1,5 millón de kilómetros cuadrados. Según las proyecciones del censo de 1991, la región tiene una población estimada de 45,3 millones (aproximadamente el 58% sería población urbana y el 42% restante población rural), lo que representa aproximadamente el 30% del total de la población del Brasil. Las actividades industriales y de servicios están concentradas en gran parte en las respectivas capitales de los estados, tres de las cuales tienen más de un millón de habitantes: Salvador (Bahia), 2,1 millones; Fortaleza (Ceará), 1,8 millón; y Recife (Pernambuco), 1,3 millón de habitantes.
- 1.2 A pesar de ser la primera región colonizada y económicamente activa del país, la situación del Nordeste en cuanto a centro de crecimiento quedó eclipsada durante la industrialización de las regiones del sur y sur-centro del Brasil a comienzos de siglo. Durante los años 50 se establecieron instituciones de desarrollo para estimular la economía de la zona; entre ellas se destacarían el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) y la Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). La intervención estatal continuó siendo predominante en la región a lo largo de los años 70, y se manifestó sobre todo en el financiamiento de importantes inversiones en infraestructura y la introducción de incentivos fiscales. Se creó el Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR), actualmente administrado por SUDENE, que canaliza fondos hacia el sector privado con destino a inversiones industriales; el fondo cuenta actualmente con un activo disponible de más de US\$600 millones.
- 1.3 La combinación de estas iniciativas tuvo como resultado un fuerte crecimiento de la región, que superó las tasas nacionales. De 1970 hasta 1992, el PIB regional anual creció por término medio un 5,5%, frente al 4,5% nacional, y la participación del Nordeste en la economía nacional pasó del 12,3% al 16%. En 1992, el PIB total del Nordeste era de aproximadamente US\$65.800 millones, como consecuencia de una economía significativamente más diversificada que en el pasado, donde había desempeñado habitualmente el papel de productor de artículos tradicionales, procedentes sobre todo de actividades extractivas. El Nordeste consiguió también notables mejoras en lo que se refiere a algunos indicadores sociales importantes: la mortalidad infantil bajó de 125:1000 en 1976 a 53:1000 en 1990, y la esperanza de vida subió de 46 años en 1965 a 59 años en 1988.
- 1.4 No obstante, los fuertes contrastes socioeconómicos de la región obligan a renovar los esfuerzos por resolver sus necesidades. Los ingresos per cápita de 1990 (US\$1.702) fueron mucho menores que los ingresos per cápita nacionales (US\$2.874). Menos del 52% de los

hogares tienen agua corriente; los que están conectados al sistema de alcantarillado representan menos del 8%, y sólo recibe tratamiento el 4% de las aguas residuales recolectadas. Las tasas medias de desempleo declarado son del 7% y las de analfabetismo se aproximan al 40% (frente al 20% a escala nacional). Unos 23 millones de personas, poco más de la mitad de la población regional, se encuentran por debajo de la línea de pobreza. El Índice de Desarrollo Humano de las Naciones Unidas de 1994, si bien sitúa al Brasil en el puesto número 63 en ámbitos como la esperanza de vida, la educación, el poder adquisitivo, etc., revelaba que el Nordeste, si se considerara independientemente, bajaría al lugar 111.

- 1.5 Los gobiernos federales de los últimos años han prestado cada vez más atención al Nordeste en el intento de reducir las desigualdades regionales y de ayudar a estos estados a identificar y apoyar alternativas viables de crecimiento económico, con especial hincapié en la generación de empleo, aumento de los ingresos per cápita y elevación de los ingresos estatales. El Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) llevó a cabo estudios sobre la competitividad del Nordeste y llegó a la conclusión de que las oportunidades más viables se encuentran en los cuatro sectores siguientes: agricultura de regadío (fundamentalmente producción de fruta con destino al consumo nacional y a la exportación), turismo, industria textil y extracción de piedras ornamentales. Estos cuatro sectores reciben ahora financiamiento federal destinado a fomentar las actividades productivas de la región ^{1/}. El financiamiento federal incluye los recursos encauzados a través del Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), establecido en la Constitución de 1988 del Brasil y financiado con transferencias mensuales del 1,8% de los impuestos sobre los productos industriales y sobre la renta recaudados en todo el país. A comienzos de 1994, el BNDES inauguró el "Programa Nordeste Competitivo" con unos US\$3.000 millones de recursos para el período 1994-1998, con el fin de financiar también actividades del sector privado en estos cuatro sectores.

B. El sector turístico

1. Marco institucional para el desarrollo del turismo

- 1.6 La consideración del turismo como una de las alternativas de crecimiento económico del Nordeste se encaja en un proceso de alcance nacional, fruto de un mayor conocimiento sobre las posibilidades de establecer un sector turístico coherente y

^{1/} Se están efectuando también inversiones en los sectores sociales del Nordeste, en particular en programas de educación primaria y salud, parcialmente financiados por el Banco Mundial; los esfuerzos de los dos estados por reformar los sectores sociales estarán respaldados por un programa, actualmente en preparación, que recibiría financiamiento del Banco en 1995.

comercializable 2/. Desde un punto de vista institucional, en 1992 se establecieron nuevos reglamentos federales mediante la adopción de una política nacional de turismo (Decreto 448), con el fin de desarrollar el sector turístico como fuente de ingresos nacionales. El sector adquirió también rango ministerial tras la reorganización del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MICT). El Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) ha recibido la misión de coordinar los intentos en todos los niveles con el fin de poner en práctica un Plan Nacional de Turismo, y se ha establecido una estructura institucional de alcance federal y regional encargada de orientar y facilitar el desarrollo del turismo, en particular la participación del sector privado. Una institución importante es la Câmara Setorial de Turismo, utilizada como instrumento para el fortalecimiento del sector y la formulación de políticas sobre turismo. Esta cámara integra a los dirigentes del sector hotelero, líneas aéreas, agentes de viaje y operadores turísticos, empresas de construcción, bancos de inversión y propietarios de empresas de alquiler de automóviles, entre otros.

- 1.7 En el Nordeste se creó un organismo regional, la Comissão do Turismo Integrado do Nordeste (CTI/NE), con el objetivo de fomentar y supervisar las estrategias y planes regionales de desarrollo del turismo. La Comisión está integrada por los secretarios de turismo de los estados regionales y se reúne todos los meses. Con aportaciones de los estados, la Comisión promueve también el turismo en el Nordeste, participando en ferias internacionales y llevando a cabo campañas de publicidad en mercados extranjeros previamente seleccionados. La CTI/NE ha actuado como elemento catalizador en la preparación del Programa de Ação para o Desenvolvimento Turístico do Nordeste (PRODETUR/NE), que cuenta con apoyo parcial del programa propuesto. Para facilitar el apoyo federal a PRODETUR/NE, se creó, en virtud de un decreto interministerial de marzo de 1993, un comité de asesoramiento y coordinación, presidido por el Secretario de Turismo/MICT e integrado por representantes de la Oficina del Presidente, los Ministerios de Asuntos Exteriores, Aviación Civil e Integración Regional, EMBRATUR, SUDENE, CTI/NE y el BNB.

2/ El turismo es un sector extraordinariamente dinámico en la economía mundial. En 1994, este sector generó el 11,7% de todos los impuestos directos e indirectos a escala mundial y dio empleo a 204 millones de personas (uno de cada 9 puestos de trabajo). La Organización Mundial de Turismo estima que éste crecerá por término medio un 4,6% anual en las Américas durante el próximo decenio. Actualmente, el sector turístico del Brasil ocupa el octavo lugar en el hemisferio en lo que respecta al número de turistas y el sexto en cuanto a ingresos de divisas.

2. El turismo en el Nordeste

- 1.8 El Nordeste ha sido tradicionalmente un importante centro del turismo nacional, especialmente para los mercados de São Paulo y Río de Janeiro. No obstante, en los últimos años, tras la introducción de los vuelos directos desde Argentina y Europa, el Nordeste se ha abierto a los mercados regionales e internacionales. El turismo del mercado de América del Norte es escaso, especialmente si se compara con el conjunto del Brasil, precisamente por la limitación del acceso directo desde los Estados Unidos o el Canadá.
- 1.9 Debido fundamentalmente a su orientación hacia el turismo nacional, la escasa calidad de las instalaciones turísticas del Nordeste, en especial en lo que se refiere a los hoteles, no ha favorecido precisamente la incorporación al turismo internacional. En 1992, la región tenía sólo 23.000 de las 138.000 habitaciones hoteleras clasificadas por EMBRATUR, de las cuales el 37,5% (frente al 34% a escala nacional) corresponderían a hoteles de cuatro y cinco estrellas, la categoría utilizada por el 80% de los turistas internacionales que llegaron al país en esas fechas. Actualmente, los estados de la región con mayor infraestructura y servicios hoteleros son Bahia, Ceará y Pernambuco; Alagoas está registrando un fuerte crecimiento y buenos resultados, no sólo por lo que se refiere a su oferta hotelera sino también por su capacidad de promoción en los mercados internacionales.
- 1.10 El turismo internacional representa ahora aproximadamente el 15% de la demanda total en el Nordeste y, en muchos lugares, está creciendo con mayor rapidez que el turismo nacional. No obstante, en ambos mercados las actividades turísticas de la región se encuentran obstaculizadas por las deficiencias de la estructura de transporte y servicios. Especialmente grave es la falta de servicios suficientes de abastecimiento de agua y alcantarillado, manejo de los residuos sólidos y facilidad de acceso a la región y dentro de ella. El desarrollo del turismo en el Nordeste, especialmente del turismo internacional, dependerá principalmente de la capacidad de los estados de mejorar sus condiciones en lo que respecta a la infraestructura, servicios y transporte aéreos, así como de su capacidad institucional de mantener y proteger los recursos naturales y atraer inversiones para las operaciones e instalaciones turísticas.

C. El proyecto propuesto: una solución integrada al problema

1. Definición de las actividades cuyo financiamiento por el Banco se propone
- 1.11 La premisa en la que se basó la concepción del programa era que todas las actividades que llegaran a emprenderse deberían responder a una estrategia de desarrollo turístico de cada uno de los estados. Estas estrategias analizarían las recientes tendencias del

turismo en el estado y señalarían los obstáculos para la consecución de los objetivos en ese campo, especialmente los que impedirían mejorar o incrementar las actividades turísticas del sector privado, ya que el turismo en cuanto tal es una actividad de este sector. Las estrategias estatales evolucionaron de forma significativa durante la preparación del programa, como consecuencia de las orientaciones presentadas por el Banco con el fin de que las iniciativas sometidas a su financiamiento respondieran a las necesidades prioritarias de cada estado y estuvieran impulsadas por la demanda.

- 1.12 Dentro de su estrategia de desarrollo, cada uno de los estados participantes efectuó, en consulta con los operadores turísticos y los inversionistas, un análisis de lo que había ocurrido en los últimos cinco a 10 años dentro del turismo en los sectores relacionados con la oferta (transporte, alojamiento y productos turísticos del estado) y la demanda (perfil de los turistas que visitaban el estado y cambios de ese perfil durante el período analizado). Los estados determinaron también las zonas turísticas con mayor posibilidad de rendimiento para las nuevas inversiones. Los correspondientes planes de acción para estas áreas incluyen iniciativas e inversiones destinadas a resolver las deficiencias de manera global, manteniendo al mismo tiempo la coherencia con las metas y objetivos de las estrategias turísticas.
- 1.13 Como consecuencia de los análisis, se ha concedido prioridad a la mejora de las condiciones en las zonas de turismo consolidado, o en proceso de consolidación, donde la capacidad de ofrecer una infraestructura adecuada no ha crecido al mismo tiempo que la demanda, lo que podría poner en peligro el turismo ya existente o dificultar su crecimiento en el futuro. Estos tipos de mejoras presuponen inversiones de bajo riesgo, con una demanda comprobada, que tendrán efectos positivos en la calidad de vida de la población local, especialmente en lo que respecta a servicios como el abastecimiento de agua, alcantarillado, recolección y eliminación de residuos sólidos o carreteras. Así ocurre en la mayor parte, por no decir la totalidad, de las inversiones propuestas para Maranhão, Piauí, Rio Grande do Norte, Alagoas, Sergipe y Bahía.
- 1.14 En Ceará, las inversiones propuestas están localizadas en zonas turísticas relativamente nuevas. Aunque los proyectos están justificados en razón de la demanda actual, el estado deberá demostrar a los inversionistas la viabilidad de la zona en lo que respecta al potencial y la demanda turística, con el fin de incrementar al máximo los rendimientos y conseguir sus objetivos turísticos. El estado ha llevado a cabo estudios de mercado con este fin, y se han recibido signos positivos del sector privado; no obstante, el desarrollo completo de esta zona será un proceso a medio o largo plazo. En Paraíba y Pernambuco, los programas estatales comprenden inversiones para complejos turísticos en zonas nuevas, por lo que se requieren también inversiones complementarias del sector privado para la justificación de los proyectos. En

...estos casos, las inversiones del sector público ofrecen mayores riesgos y el análisis de las inversiones depende de la realización de estudios suficientes sobre la demanda y de los compromisos de los inversores.

- 1.15 Los elementos más importantes de los planes de acción y las estrategias estatales son, con mucha diferencia, los relacionados con las cuestiones institucionales, en particular la capacidad de los organismos participantes de llevar a cabo las funciones a ellos asignadas en el contexto general del crecimiento sostenible del turismo. Se trata de un aspecto fundamental para los organismos estatales de turismo y medio ambiente. Las actividades de desarrollo institucional para otros organismos participantes, como las empresas de agua y saneamiento, los departamentos estatales de carreteras, etc. han sido diseñadas con el objetivo primordial de fortalecer sus capacidades de operación y mantenimiento con una programación de orientación geográfica. Como resultado, un número significativo de actividades de regulación, promoción y explotación recibirá nuevo impulso y financiamiento en virtud del programa propuesto, que se considera que son esenciales para la aplicación del programa.

2. Actividades complementarias de las autoridades federales, regionales y estatales

- 1.16 Hay varias zonas en que las actividades complementarias, aunque quizá no sean imprescindibles para la viabilidad del programa y por lo mismo no se incluyen en el financiamiento de éste, contribuirán a determinar si se hacen realidad las expectativas de la región en lo que respecta al crecimiento del turismo. El Comité Federal PRODETUR/NE, el MICT y EMBRATUR han impulsado o emprendido una serie de actividades y programas encaminados a facilitar y apoyar el crecimiento del turismo en el Brasil, entre ellos la agilización del proceso para la obtención de visados turísticos y la simplificación de los procedimientos de entrada, la flexibilización de los vuelos charter, el establecimiento de incentivos fiscales y la elaboración de programas de crédito financiero, la promoción de una mayor sensibilidad sobre las ventajas del turismo y el patrocinio de foros de inversionistas, entre otros. En este sentido, el MICT está llevando a cabo actualmente una campaña de promoción del turismo privado en colaboración con el Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (OMGI), del Banco Mundial, en el que se han incorporado seminarios de aplicación de políticas, capacitación sobre negociaciones con socios extranjeros y actividades de promoción para atraer a los inversionistas nacionales y extranjeros hacia el turismo.
- 1.17 Dentro del Nordeste, la CTI/NE, además de llevar a cabo campañas de promoción y actividades de comercialización, coordina también las iniciativas dentro de la región con el fin de atender a las necesidades del sector. Cabría citar como ejemplos el actual impulso dado dentro de la región a la estandarización de la clasificación

.. hotelera (publicada por EMBRATUR), la obligatoriedad de dicha clasificación y el intento de mejorar, uniformar y regionalizar la recopilación de datos sobre turismo (actividad que será financiada en cada uno de los estados en el marco del programa).

- 1.18 Dentro de los estados, las actividades complementarias al financiamiento del Banco se consideran elementos importantes para cada una de las estrategias estatales de turismo, y van desde una mayor seguridad y capacitación de la policía en las zonas turísticas a la mejora de las fuentes de información pública para los turistas y el apoyo a las actividades de capacitación del sector privado destinadas a la mano de obra.

D. Estrategia del Banco y experiencia anterior en el Brasil

- 1.19 El programa propuesto encaja con la estrategia global adoptada durante las misiones de programación de 1993 y 1994. Se llegó al acuerdo de que el programa operativo de 1993-1995 prestara especial atención a las necesidades sociales, lo que incluiría la realización de programas para generar empleo y elevar los ingresos. El programa propuesto, que financiará la infraestructura social, se orientará a los servicios básicos y actividades ambientales, con el fin de generar empleo; además, refleja la prioridad asignada por el Banco a las inversiones en abastecimiento de agua potable, extensión del alcantarillado, descontaminación y protección ambiental, manejo de los recursos naturales y fortalecimiento de los servicios públicos relacionados con el medio ambiente.
- 1.20 El programa representa la primera actividad crediticia del Banco con destino a actividades relacionadas con el turismo en el Brasil. En previsión de esta iniciativa, el Banco patrocinó una conferencia sobre la contribución del turismo al desarrollo sostenible del Nordeste del Brasil, celebrada en Recife, Pernambuco, del 11 al 14 de julio de 1993 ^{3/}. En junio de 1994, el Banco copatrocinó con el MICT y el ONGI un taller-seminario, destinado tanto al sector público como al privado, sobre las estrategias de turismo y la negociación con los inversionistas en turismo.
- 1.21 El Banco tiene amplia experiencia en la región del Nordeste, especialmente en abastecimiento de agua y alcantarillado, que son los principales servicios básicos cuyo financiamiento se propone. El Banco ha financiado cinco operaciones de saneamiento en el Nordeste con un valor total en préstamos de US\$381,7 millones; cuatro de los préstamos están totalmente desembolsados, así como tres operaciones relacionadas con el transporte, con un valor total de US\$233,2 millones, dos de las cuales (en Ceará y Pernambuco)

^{3/} Los documentos de la conferencia han sido publicados por el Banco y pueden obtenerse a través de la Oficina de Relaciones Externas.

están todavía en ejecución. El Banco ha financiado nueve operaciones con el BNB, con un valor total en préstamos de US\$306,5 millones (fundamentalmente para líneas industriales de crédito), que se han desembolsado en su totalidad. El fondo nacional para proyectos ambientales financiado por el Banco también deberá ser tenido en cuenta como una fuente de financiamiento para las actividades ambientales complementarias que llevan a cabo las organizaciones no gubernamentales en las zonas turísticas de la región.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivos y metas del programa

- 2.1 En el Nordeste existen indicios claros de que el turismo se está convirtiendo en un sector cada vez más importante en la economía de la región, aunque se encuentre todavía en fase incipiente en términos globales. La región dispone de un potencial enorme, y hay signos inequívocos de interés por parte de los inversionistas privados nacionales e internacionales y los operadores turísticos de los mercados de demanda que podrían convertir la zona en un importante lugar de destino.
- 2.2 El objetivo básico del programa es reforzar la capacidad del Nordeste de mantener e impulsar su creciente sector turístico, contribuyendo así al desarrollo socioeconómico de la región. El programa establecería una infraestructura básica y servicios públicos en lugares donde el turismo está en auge pero donde la capacidad estatal no ha crecido al mismo ritmo que la demanda; estas inversiones beneficiarán fundamentalmente a las poblaciones de bajos ingresos de las zonas seleccionadas. Al mejorar las condiciones de las zonas turísticas, el programa se propone también atraer actividades turísticas adicionales o mejoradas del sector privado, generando así nuevas oportunidades de empleo, mayores ingresos per cápita e ingresos más elevados para los estados.
- 2.3 El programa se propone conseguir tres objetivos ayudando a los estados del Nordeste a ejecutar sus estrategias de turismo en los cinco próximos años. Como se indica en el Capítulo I, estas estrategias, elaboradas en consulta con el sector privado, han identificado los problemas y obstáculos del turismo regional, determinado los lugares turísticos prioritarios para conseguir mayores rendimientos y establecido un orden de prioridades en las iniciativas institucionales e inversiones necesarias para conseguir los resultados deseados. Dentro de este contexto, el programa prevé las siguientes acciones:
 - (i) fortalecer el marco institucional para la supervisión y fomento de un turismo sostenible, mediante el desarrollo institucional de los organismos turísticos estatales y municipales, los organismos ambientales de los estados y los municipios locales en los lugares turísticos seleccionados;
 - (ii) mejorar las condiciones sanitarias y ambientales de los lugares turísticos, mediante inversiones en sistemas de abastecimiento de agua y alcantarillado, manejo de los residuos sólidos y recuperación y protección del medio ambiente, así como fortalecimiento institucional de los

municipios locales y los correspondientes organismos de estos sectores;

- (iii) facilitar los desplazamientos hasta la región y dentro de ella, mejorando los aeropuertos, los sistemas viarios urbanos y las carreteras secundarias y de acceso, así como fomentando la capacidad operativa y de mantenimiento de los correspondientes departamentos de transporte; y
- (iv) mejorar y diversificar los productos turísticos de la región, mediante actividades como la recuperación y conservación del patrimonio histórico y la revitalización de las zonas circundantes, además de la mejora de playas, parques y otros recursos naturales.

B. Descripción de los componentes

- 2.4 El programa propuesto tiene tres componentes principales: desarrollo institucional, obras múltiples de infraestructura básica y servicios públicos y mejoramiento de aeropuertos.

1. Desarrollo institucional

- 2.5 Este componente tiene como objetivo desarrollar la capacidad de los organismos beneficiarios de realizar sus respectivas funciones, suministrando asistencia técnica en la que se haga hincapié en la ejecución en los sectores siguientes: i) reestructuración organizativa, ii) desarrollo y ejecución de sistemas de apoyo administrativo y financiero e instrumentos operacionales, iii) fomento de la capacidad normativa y fiscal (en especial de los gobiernos locales) y iv) capacitación del personal. En resumen, este componente financiará las siguientes actividades, según el tipo de organismo:

- Entidades estatales de turismo: sistemas de planificación y supervisión del turismo, estudios especiales y asesorías sobre estrategias de turismo y capacitación (9 estados: US\$4.610.000);
- Organismos estatales de medio ambiente: sistemas de planificación y supervisión del medio ambiente (en particular, diagnósticos ambientales, zonificación de grandes áreas y sistemas de lucha contra las actividades contaminadoras), reorganización y equipamiento de los organismos y un amplio componente de capacitación (9 estados: US\$8.858.000);
- Empresas estatales de agua y saneamiento: perfeccionamiento de los sistemas administrativos, sistemas de contadores para el agua y mejoras prácticas en la red; establecimiento de unidades de servicio descentralizadas en las zonas de los proyectos; capacitación (7 estados: US\$4.730.000);

- Departamentos estatales de caminos y carreteras: elaboración de sistemas de contratación de obras y mantenimiento, aplicación de procedimientos ambientales (4 estados: US\$980.000);
 - Organismos estatales de planificación y unidades ejecutoras: apoyo organizativo al establecimiento de unidades estatales de ejecución, equipo y capacitación del personal (9 estados: US\$720.000); y
 - Gobiernos municipales: fortalecimiento financiero, y en particular de los instrumentos fiscales (catastros, asesoramiento jurídico) y sistemas de administración financiera (en relación con la contabilidad y la presupuestación); estrategia de planificación económica; uso de la tierra/planificación ambiental - planes de desarrollo urbano y legislación sobre el uso de la tierra; capacitación en el puesto de trabajo y seguimiento de la ejecución de todos los proyectos de asistencia técnica (31 municipios: US\$9.900.000).
2. Obras múltiples en relación con la infraestructura y los servicios públicos básicos
- 2.6 Este componente comprende inversiones en cinco sectores, como se describe a continuación. Se ha identificado un conjunto previo de unos 160 proyectos que podrían ejecutarse dentro de este componente, de acuerdo con los planes de acción y estrategias de turismo de los estados, siempre que reúnan los otros criterios establecidos en el programa.
- a. Sector de saneamiento (8 estados: US\$209.150.000)
- 2.7 En este subcomponente se integrarían unos 83 proyectos de abastecimiento de agua y alcantarillado que mejorarán este servicio público básico en la zona del programa y que beneficiarán a 950.000 y 450.000 personas, respectivamente con servicios de abastecimiento de agua y alcantarillado. En la mayor parte de los casos, las obras ampliarán simultáneamente la capacidad de los sistemas tanto de abastecimiento de agua como de alcantarillado, y se procurará hacer uso de todas las instalaciones existentes. En el subsector de agua potable, las obras incluirán la construcción o rehabilitación de tomas, pozos, plantas purificadoras, tanques de almacenamiento, red de distribución y conexiones en las casas con contador. Se incluyen también bombas y equipo de tratamiento y mantenimiento. En el subsector de las aguas residuales, se construirán alcantarillados, interceptores, estaciones de bombeo y plantas de tratamiento. En todos los casos, se ha hecho hincapié no sólo en mejorar las condiciones higiénicas y sanitarias sino también en proteger el entorno urbano y la zona circundante frente a la degradación y la contaminación. En todos los casos, las obras propuestas comprenden un conjunto coherente de acciones encaminadas a eliminar la escasez y deficiencias de los actuales sistemas de abastecimiento de agua y alcantarillado.

b. Sector de gestión de los residuos sólidos (6 estados:
US\$14.600.000)

- 2.8 Hay 19 municipios que se beneficiarán de los proyectos de gestión de residuos sólidos identificados hasta la fecha en el programa, lo cual resultará en el tratamiento y la eliminación adecuados de cerca de 650 toneladas diarias de desechos sólidos. Se prevé la presentación de otros proyectos para los municipios que participan en el programa. Estos proyectos tienen los siguientes objetivos básicos: a) proporcionar una recolección apropiada y eficiente de los desechos sólidos en el medio urbano; b) brindar un transporte efectivo y económico de estos desechos hasta las áreas de disposición final; c) proporcionar una eliminación ecológicamente segura, técnicamente práctica y de bajo costo; d) promover programas de educación ambiental y de largo alcance orientados al cambio de actitud de la población para lograr su cooperación y hacer más eficiente la recolección; e) fortalecer las instituciones en sus aspectos técnicos y financieros a fin de asegurar la operación y mantenimiento con un costo eficiente tanto en el corto como en el largo plazo; y f) proteger la salud y seguridad de sus trabajadores.

c. Recuperación y protección del medio ambiente (7 estados:
US\$25.000.000)

- 2.9 Se han identificado 15 proyectos de protección y recuperación ambiental hasta el momento cuyos objetivos principales son promover en zonas de interés turístico la educación ambiental formal e informal, consolidar los parques y las unidades de conservación, proteger ecosistemas importantes y frágiles, promover el aprovechamiento sustentable de ecosistemas costeros y recuperar áreas degradadas. Se incluyen en las áreas del proyecto cerca de 1.450 hectáreas. Las actividades propuestas deben presentar metodologías o tecnologías que pueden ser aprovechadas para el desarrollo de proyectos similares en otras áreas. Además, los proyectos incluirán información que colabore con la formulación de planes maestros municipales y deberán estimular la participación de las administraciones municipales en su implantación.

d. Transporte (obras en caminos y carreteras) (8 estados:
US\$116.150.000)

- 2.10 Los 43 proyectos previstos en el sector de transporte en apoyo al desarrollo turístico están conformados por dos subsectores, a saber: (i) construcción, mejoramiento y rehabilitación cerca de 400 km de caminos y carreteras prioritarios en seis estados de la región, por un costo directo de US\$79.465.000, para dar acceso cómodo, confiable y seguro a zonas turísticas en dichos estados; y (ii) rehabilitación de alrededor de 150 km de vías urbanas y drenaje en cinco estados, por un costo de US\$36.685.000, para mejorar la circulación urbana y disminuir la congestión facilitando el acceso a zonas de interés turístico. Las obras, entre otras,

incluyen remodelación de calles y avenidas, habilitación de vías peatonales, senderos para bicicletas y sus obras de drenaje en cinco ciudades de la región.

- 2.11 A pesar de la importancia de estas inversiones en responder a las necesidades identificadas, se recomienda el establecimiento en el Reglamento Operativo de un límite de financiamiento con recursos del programa, hasta un máximo de US\$130.000.000, para inversiones en el sector de transporte. Este límite se basa en la existencia de otras fuentes de financiamiento para tales inversiones y tiene como fin promover un equilibrio de inversiones en los otros sectores.

e. Recuperación de patrimonio histórico (6 estados: US\$58.500.000)

- 2.12 Son siete los proyectos contemplados actualmente dentro del sector de patrimonio histórico, que mejorarán directamente los lugares y las áreas circundantes en cerca de 35 hectáreas. Estas inversiones tienen como objetivo: (a) restaurar monumentos históricos principalmente de la época colonial y constituir en base a ellos centros de atracción turística; (b) revitalizar el entorno urbano de áreas generalmente degradadas pero con potencial cultural, comercial y habitacional; y (c) promover la participación del sector privado en estas actividades.

3. Mejoramiento de los aeropuertos

- 2.13 Son cinco los aeropuertos de la región que experimentarán mejoras en el marco del programa; cuatro de ellos corresponden a la Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO), organismo federal encargado de los aeropuertos; el quinto es un aeropuerto controlado por el estado que corresponde al Departamento de Transporte y Terminales (DTT) de Bahia. Estos proyectos se describen brevemente a continuación:

a. Aeropuerto Cunha Machado (São Luís, Maranhão: US\$7.210.000)

- 2.14 Se prevé la ampliación y reforma del edificio terminal existente y los edificios de apoyo operativo y administrativo. Se incluye la construcción y mejoramiento de las vías de acceso, la ampliación del estacionamiento de vehículos, y la construcción de una terminal de carga y sus obras complementarias. El proyecto permitirá que para 1997 se realice el aumento anual previsto de 60.000 pasajeros y de 103.000 adicionales en el año 2000.

b. Aeropuerto Pinto Martins (Fortaleza, Ceará: US\$58.200.000)

- 2.15 Para superar el estado actual de saturación, se prevé la modernización de este aeropuerto, mediante la construcción de nuevas terminales de pasajeros y carga, edificios de apoyo y administración, vías de acceso, estacionamiento de vehículos, pistas delante de los hangares y franjas de circulación para las aeronaves. Estas obras

- cubrirán la demanda durante los próximos 15 años, lo cual permitirá que para 1997 se logre el aumento anual de 298.000 pasajeros, y 478.000 adicionales para el año 2000.

c. Aeropuerto Augusto Severo (Natal, Rio Grande do Norte: US\$15.700.000)

- 2.16 Se prevé la reforma y ampliación de la terminal de pasajeros. Se incluye la construcción de edificios de apoyo, ampliación del área para estacionamiento de vehículos, los accesos viales y las obras complementarias correspondientes. El proyecto permitirá que para 1997 se realice el aumento anual previsto de 166.000 pasajeros y un incremento adicional de 300.000 para el año 2000.

d. Aeropuerto Santa Maria (Aracaju, Sergipe: US\$6.710.000)

- 2.17 En 1993 se amplió la pista, permitiendo la operación de aeronaves de mayor capacidad y el incremento de vuelos internacionales durante los meses propicios para el turismo. Como parte del programa, se prevé la ampliación y modernización de la terminal de pasajeros y carga, incluyendo los edificios de apoyo, vías de acceso, estacionamiento de vehículos y los servicios conexos necesarios, lo que permitirá que se realice para 1997 el aumento anual previsto de 63.000 pasajeros y un incremento adicional de 113.000 para el año 2000.

e. Aeropuerto de Porto Seguro, Estado de Bahia (US\$5.700.000)

- 2.18 Mejoramiento de la infraestructura existente, mediante la ampliación de la pista, sus cabeceras, las franjas de circulación y el patio de aeronaves. Se incluyen las obras de drenaje, paisajismo, señalización, seguridad e iluminación, previéndose igualmente la duplicación del área actual de la terminal de pasajeros, para albergar todos los servicios necesarios acorde con la demanda proyectada. El proyecto permitirá que se realice para 1997 el aumento anual previsto de 35.000 pasajeros y 82.000 adicionales para el año 2000.

C. Magnitud, costo y financiamiento del programa

- 2.19 La magnitud del programa se determinó tomando como base los costos estimados conjuntos del subprograma propuesto por cada estado, en el que éstos determinaban las inversiones necesarias para atender las necesidades globales de las zonas turísticas seleccionadas, junto con estimaciones sobre los costos asociados a las necesidades de desarrollo institucional de los organismos municipales y estatales participantes. Los componentes de desarrollo institucional y mejoramiento de aeropuertos consisten en proyectos específicos sobre los cuales se han presentado estimaciones detalladas de costos. Las estimaciones de costos directos en el caso del componente de obras públicas incluyen gastos imprevistos y las subidas de precios.

2.20 Dentro del componente de obras múltiples, se incluye una partida de US\$79.622.000, de la que US\$50.000.000 corresponden a recursos del Banco para financiar obras múltiples adicionales en los sectores elegibles a medida que lo justifique la demanda. Como se detalla en el Capítulo III relativo a la ejecución del programa, estos recursos se incluyen teniendo en cuenta que la mayor parte de los estados tienen planes de acción relacionados con el turismo que superan el conjunto preliminar de proyectos cuya ejecución podría efectuarse dentro del programa. Como incentivo para acelerar la ejecución de sus subprogramas, estos recursos podrían financiar obras adicionales en cualquiera de los estados, previa aprobación del Banco, en conformidad con sus planes de acción y estrategias turísticas. El plan de asignación de recursos entre los estados se expone en forma detallada en los párrafos 3.14-3.17.

2.21 La distribución de los recursos del programa por categorías de inversión y fuente de financiamiento es la siguiente:

<p style="text-align: center;">PRODETUR/NE COSTO TOTAL ESTIMADO, POR COMPONENTE Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO (en miles de US\$)</p>				
COMPONENTE	FUENTE DE FINANCIAMIENTO			
	BID	LOCAL	TOTAL	TOTAL
1. <u>Ingeniería y administración</u>	0	59.410	59.410	7,4
1.1 Estudios		9.300	9.300	1,1
1.2 Supervisión		26.230	26.230	3,3
1.3 Administración		23.880	23.880	3,0
2. Desarrollo institucional	11.940	17.930	29.870	3,7
3. <u>Costos directos de las obras múltiples</u>	328.050	174.972	503.022	62,9
3.1 Saneamiento	131.780	77.370	209.150	26,2
3.2 Manejo de los residuos sólidos	9.210	5.390	14.600	1,8
3.3 Recuperación/protección del medio ambiente	16.760	8.240	25.000	3,1
3.4 Transporte	77.250	38.900	116.150	14,6
3.5 Recuperación del patrimonio histórico	39.050	19.450	58.500	7,3
3.6 Obras adicionales en los sectores anteriores	50.000	29.622	79.622	9,9
4. Aeropuertos	46.760	46.760	93.520	11,7
5. <u>Gastos ordinarios</u>	0	9.700	9.700	1,2
5.1 Adquisición de tierra		8.000	8.000	1,0
5.2 Reasentamiento de la población		1.700	1.700	0,2
5. <u>Gastos imprevistos (D.I. y aeropuertos)</u>	9.250	9.250	18.500	2,3
5.1 Gastos imprevistos	5.575	5.575	11.150	1,4
5.2 Subida de los precios	3.675	3.675	7.350	0,9
6. <u>Costos financieros</u>	4.000	81.978	85.978	10,7
6.1 Interés		75.544	75.544	9,4
6.2 Comisión de crédito		6.434	6.434	0,8
6.3 Inspección y vigilancia	4.000		4.000	0,5
TOTAL	400.000	400.000	800.000	100,0
Porcentaje del total	50,0	50,0	100,0	

2.22 El programa sería financiado parcialmente por un préstamo del Banco con los siguientes plazos y condiciones financieras:

D. Reconocimiento de los costos

- 2.23 Los estados participantes han hecho erogaciones de cerca de US\$6.400.000 para realizar estudios ambientales y de factibilidad y para la preparación de proyectos para la muestra. Estos costos se presentarán al BNB y al Banco para que los reconozcan como contrapartida local.

Monto	US\$400.000.000
Tipo de interés	variable
Comisión de crédito	0,75% sobre el saldo no desembolsado
Inspección y vigilancia	1% del monto del préstamo
Período de desembolso	5 años
Período de gracia	5½ años
Plazo de amortización	25 años

E. Actividades complementarias que deberán ser ejecutadas por el BNB

1. Fortalecimiento de la dependencia de medio ambiente del BNB

- 2.24 La dependencia de medio ambiente del BNB se encargará de analizar las obras múltiples relacionadas con la recuperación y protección del medio ambiente y, lo que es todavía más importante, de garantizar la calidad y la viabilidad ambiental de todas las obras financiadas en el marco del programa. El BNB ha tomado ya importantes medidas para mejorar su capacidad en este ámbito y, con asistencia del Banco, ha elaborado un programa al respecto. Este consta de cuatro elementos estratégicos: a) organización administrativa de una dependencia de medio ambiente, el Grupo Interdepartamental de Meio Ambiente (GIMAM); b) capacitación del personal técnico ya contratado; c) contratación de personal superior calificado adicional, que se encargará de elaborar y aplicar las nuevas políticas ambientales del BNB, y d) establecimiento de un centro de documentación ambiental, adscrito al Centro de Información y Documentación ya existente.
- 2.25 Dada la importancia de esta dependencia, se recomienda que, como condición previa al primer desembolso en el marco del programa, la dependencia esté debidamente establecida en conformidad con los parámetros convenidos con el Banco, y que se hayan iniciado las actividades de capacitación. El costo estimado del fortalecimiento global de esta dependencia es de US\$952.900, que serán financiados por el BNB dentro de sus gastos generales administrativos para la ejecución del programa.

-2. Capacitación en preparación y análisis de proyectos

- 2.26 Se prevén tres actividades destinadas a reforzar la capacidad tanto del BNB como de la región para la preparación y análisis de proyectos, en las que se hará especial hincapié en la concepción de proyectos y análisis de alternativas. Se ofrecerán cursos de breve y larga duración (menos de un mes y unos seis meses, respectivamente) para personal del BNB y empleados de los organismos estatales y municipales de la región que participen en la preparación de los proyectos del programa. Podrán participar también en los cursos empresas consultoras de la región que colaboren con el BNB o los estados en estas iniciativas. Se ofrecerá también un número limitado de becas a funcionarios seleccionados del BNB para que puedan asistir a cursos especializados fuera del Brasil.
- 2.27 El costo de los cursos de breve y larga duración se estima en unos US\$150.000 al año, que serán financiados por el BNB dentro de sus gastos generales administrativos correspondientes a la ejecución del programa. Como condición especial para la ejecución del programa se recomienda que el BNB someta a la aprobación del Banco antes de transcurridos seis meses de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo una propuesta detallada sobre las actividades de capacitación que se iniciarán en los doce meses siguientes a la entrada en vigor del contrato de préstamo.

III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. El prestatario, el ejecutor y los coejecutores

1. Banco do Nordeste do Brasil

- 3.1 El prestatario y organismo ejecutor del programa será el BNB, que transferirá los fondos del préstamo a los nueve estados participantes en las mismas condiciones financieras que en el contrato de préstamo del Banco, junto con un margen para cubrir los gastos administrativos.
- 3.2 El BNB establecerá una Unidad de Ejecución del programa dentro de su Departamento de Proyectos Integrados de Infraestructura (DEPRI), cuyas funciones serán coordinar y supervisar la aplicación total del programa, y en particular analizar y aprobar proyectos individuales dentro de los componentes de desarrollo institucional y obras múltiples y supervisar la ejecución de todos los componentes, incluidos los relacionados con el mejoramiento de los aeropuertos. Como condición previa para el primer desembolso en el marco del programa se recomienda que se exija la presentación de pruebas de que la Unidad de Ejecución se ha establecido y que cuenta con la capacidad técnica y administrativa necesaria para realizar el programa, en conformidad con los parámetros convenidos con el Banco. Se prevé que el BNB refuerce su personal actual con servicios de consultoría para poder cumplir plenamente los requisitos de realización del programa. El BNB será el único interlocutor con el Banco en lo que respecta a la ejecución del programa.

2. Unidades de ejecución estatales

- 3.3 La realización de los distintos subprogramas estatales será coordinada y supervisada por unidades de ejecución estatales, establecidas en el seno de las instituciones ya existentes en los estados con apoyo de personal técnico de los organismos participantes. El BNB ha preparado y distribuido directrices para el establecimiento de estas dependencias, y como requisito para el primer desembolso a cualquiera de los estados se exigirán pruebas de que se han establecido ya las dependencias y de que éstas tienen capacidad para realizar el subprograma estatal. En caso necesario, el BNB podría exigir que la unidad de ejecución estatal contrate empresas de gestión que le ayuden a desempeñar sus responsabilidades, pero en ningún caso éstas podrán sustituir a la unidad de ejecución estatal.
- 3.4 Las unidades de ejecución estatales serán el único interlocutor con el BNB en cada uno de los estados, y se encargarán de llevar las cuentas del subprograma estatal. A no ser que se delegue a otro organismo estatal o municipal, las unidades de ejecución estatales se encargarán también de la licitación y contratación de los servicios de consultoría para los componentes de obras múltiples y desarrollo institucional.

3. Organismos estatales y municipios participantes

- 3.5 La responsabilidad de la ejecución de los proyectos incluidos en el componente de obras múltiples podrá delegarse a algunos de los organismos estatales y municipios participantes, por ejemplo las empresas estatales o municipales de abastecimiento de agua y alcantarillado, las compañías de manejo de los residuos sólidos o los departamentos estatales de carreteras. Otros organismos participantes son fundamentalmente los beneficiarios del componente de desarrollo institucional, como los organismos estatales de turismo y protección del medio ambiente y los municipios en los que se vayan a ejecutar las obras múltiples. En estos casos, la adquisición de equipo o la contratación de consultores deberá ser llevada a cabo por las unidades de ejecución estatales, con excepción de las capitales de estado que tengan capacidad acreditada de organizar licitaciones o de seleccionar y contratar servicios de consultoría. Muchos de los municipios recibirán con el tiempo las obras ejecutadas y se encargarán de su explotación y mantenimiento.

4. INFRAERO

- 3.6 El organismo federal de aeropuertos, INFRAERO, será el coejecutor en el marco del programa en cuanto que se encargará de la licitación, construcción, operación y mantenimiento de los cuatro aeropuertos federales que se mejorarán en el marco del programa.

B. Transferencia de recursos a los estados

- 3.7 Los recursos del Banco se transferirán a los estados mediante contratos de subpréstamo que deberán firmarse con el BNB, en las mismas condiciones financieras que el préstamo del Banco más un margen para cubrir los costos administrativos, incluidos los gastos contraídos para analizar los proyectos de los componentes de obras múltiples y desarrollo institucional, y la supervisión de la ejecución de todas las obras, incluidos los proyectos de mejoramiento de aeropuertos. Entre los costos adicionales para el BNB figuran el fortalecimiento institucional y las actividades de capacitación necesarias y convenientes para la aplicación del programa, así como los costos de los consultores externos encargados de preparar informes de seguimiento. No obstante, en la determinación de ese margen se deberá también tener en cuenta el riesgo crediticio para el BNB, que en este caso es mínimo, dado que los subpréstamos estatales estarán garantizados por el *Fundo de Participação dos Estados* del gobierno federal, y que el riesgo cambiario del préstamo del Banco se transferirá a los estados.
- 3.8 En consideración de todo ello, se recomienda un margen administrativo del 2,5% para los fondos del préstamo utilizados en los componentes de obras múltiples y desarrollo institucional, que deberá reflejarse en el Reglamento Operativo como una condición especial para la aplicación del programa, así como un margen del 1% para los fondos del préstamo utilizados para financiar los proyectos de mejoramiento de aeropuertos. Según proyecciones basadas en estos

márgenes, los ingresos generados permitirán al BNB sufragar los gastos asociados a la realización del programa y tener un margen de seguridad. En el caso de las obras múltiples el margen se revisará y ajustará durante la aplicación del programa, si las circunstancias lo aconsejan, hasta un máximo de 3%.

C. Reglamento Operativo para el desarrollo institucional y las obras múltiples

- 3.9 La administración y ejecución de los componentes de desarrollo institucional y obras múltiples del programa se atenderán al Reglamento Operativo. En el Anexo III-1 figura un proyecto del cuerpo principal del Reglamento; se encuentra disponible en archivos para examen un borrador de los criterios de elegibilidad técnica y de evaluación para cada sector, que se anexarán al Reglamento como parte integral. Como condición previa al primer desembolso en el marco del programa se recomienda la presentación del Reglamento por el BNB, para la aprobación del Banco. Los aspectos más esenciales del Reglamento son los siguientes:

1. Criterios de elegibilidad

- 3.10 El Reglamento establece criterios de elegibilidad tanto en el caso de los estados como de los distintos proyectos. Para que los estados puedan recibir financiamiento en el marco del programa deben: a) demostrar su equilibrio financiero, con un margen de ahorros reales suficiente para atender el actual servicio de la deuda del subpréstamo y de otras obligaciones financieras, así como para los recursos locales de contraparte necesarios para la ejecución del programa; b) reunir los requisitos establecidos por el Senado brasileño sobre los límites de endeudamiento y capacidad de pago. Si el Senado concede una excepción a estos límites, el estado deberá mantener un margen de ahorro para inversiones de no menos del 40%; c) cumplir con las contribuciones que el gobierno federal requiere del estado; d) tener autorización legislativa para asumir el financiamiento, transferir garantías de pago y no tener préstamos del gobierno federal con cuyo servicio no se haya cumplido; y e) presentar una estrategia y plan de acción de turismo, que se someterán a la aprobación del BNB y del Banco.
- 3.11 En el caso de que un estado no reúna esos criterios en el momento de presentar los proyectos para su financiamiento en el marco del componente de desarrollo institucional o de obras múltiples, en el programa se establecerá el examen de estos proyectos por el BNB y el Banco y se dispondrá que el estado se encargue de la licitación e iniciación de las obras bajo su propio riesgo. Si, dentro del plazo establecido para que pueda acceder a los fondos del préstamo, el estado llegara a reunir las condiciones previstas para recibir financiamiento en el marco del programa (véase el párrafo 3.17) éste permitirá el reconocimiento de los costos como contraparte local o el reembolso de los gastos contraídos durante los 18 meses anteriores a la declaración de elegibilidad del estado, siempre que

se hayan respetado el Reglamento del programa y los pertinentes procedimientos de licitación.

- 3.12 Para que puedan recibir financiamiento en el marco del programa, los proyectos de desarrollo institucional y obras múltiples deberán reflejar la estrategia de turismo del estado y formar parte del plan de acción aprobado por el Banco. Los proyectos deberán reunir además los criterios específicos de viabilidad establecidos con detalle para cada sector y para los proyectos de desarrollo institucional. Además, el Reglamento establecerá criterios referentes a la capacidad técnica y financiera del organismo responsable en lo que respecta a la ejecución, operación y mantenimiento de las obras múltiples y, en su caso, a la recuperación de costos. En la elegibilidad de los proyectos se incluyen todos los requisitos sobre la concesión de licencias ambientales, y todo proyecto que implique el reasentamiento de poblaciones deberá someter a la aprobación del Banco un plan de reasentamiento. En la actualidad hay sólo dos proyectos en el programa (ninguno de los cuales forma parte de la muestra representativa) que conllevan el reasentamiento de entre 200 y 1.000 familias que viven en barriadas urbanas. Si bien no se prevé que se presenten dificultades en esos dos casos, en vista de la complejidad inherente a esta actividad, se recomienda como condición especial de la aplicación del programa el requisito de que el plan de reasentamiento haya sido aprobado por el Banco.

2. Examen de los proyectos de subpréstamo por el Banco

- 3.13 El Banco volverá a examinar los proyectos de obras múltiples que se habían propuesto originalmente para formar parte de la muestra representativa que no cumplieron con los criterios de elegibilidad, una vez que se hayan preparado de conformidad con las directrices. El Banco hará también un examen ex ante de los dos primeros proyectos adicionales en cada sector y de los proyectos integrados para complejos turísticos. De igual manera, el Banco estudiará los dos primeros proyectos de desarrollo institucional para cada tipo de beneficiario. El Banco se reserva el derecho de examinar cualquier proyecto que haya sido aprobado para recibir financiamiento del BNB a fin de confirmar que se ha cumplido de manera satisfactoria con los criterios de elegibilidad.

3. Asignación de recursos entre los estados: acuerdos financieros

- 3.14 En el Reglamento se prevé que, al comienzo del programa, el BNB firme con cada estado un acuerdo de financiamiento, que deberá recibir anteriormente el visto bueno del Banco como condición previa para los desembolsos destinados a obras múltiples y desarrollo institucional. En estos acuerdos se definirá el subprograma del estado y se establecerá la estructura de financiamiento para esa ejecución, tomando como base las estimaciones sobre los costos de las obras múltiples y el desarrollo institucional previstos en ese estado en su estrategia y plan de acción de turismo.

3.15 En los acuerdos se establecerá la disponibilidad de los fondos del préstamo para que cada estado ejecute su subprograma, dentro de los límites del financiamiento descritos en el párrafo 3.17 siguiente, durante un período inicial de 20 meses a partir de la fecha de entrada en vigor del contrato del préstamo del Banco con el BNB. En el caso de que las obras múltiples previstas en cualquiera de los subprogramas estatales no haya sido objeto de licitación y adjudicación durante ese período de tiempo, los recursos anteriormente reservados para estos proyectos se pondrán en general a disposición de todos los estados.

3.16 El objetivo de este procedimiento es ofrecer a todos los estados la misma oportunidad de participar plenamente en el programa, aun cuando algunos de ellos estén actualmente menos avanzados que otros en la preparación de sus proyectos. Además, algunos estados tienen actualmente problemas de participación debido a la situación financiera de los estados mismos o de un organismo participante; el plazo previsto deberá ser suficiente para corregir estas situaciones. Por el contrario, el conjunto de la ejecución y de los desembolsos del programa no deberán aplazarse como consecuencia de retrasos en uno de los estados. La mayor parte de éstos tienen planes de acción de turismo que van más allá de las obras iniciales previstas en el programa, y en el Reglamento Operativo se prevén modificaciones y adiciones a los subprogramas estatales, siempre con aprobación previa del Banco.

3.17 Límites al financiamiento: Durante el período de 20 meses citado, el monto de los fondos del préstamo disponibles para cada estado con destino a obras múltiples y fortalecimiento institucional se limitará al equivalente de US\$45.000.000. Durante todo el período de aplicación del programa, el monto puesto a disposición de cada estado no superará: a) el 50% del costo de todos los proyectos financiados en el marco del programa dentro de este estado, incluidos los aeropuertos en su caso, ni b) ningún monto que requiera que la contraparte local anual del Estado supere el 25% de su margen anual de ahorros reales. Este último límite deberá permitir al estado un superávit para financiar otras obligaciones.

4. Financiamiento de proyectos concretos: contratos de subpréstamo

3.18 En conformidad con los acuerdos financieros, el BNB y los estados firmarán posteriormente contratos de subarriendo para financiar los distintos proyectos incluidos en los respectivos subprogramas estatales.

5. Acuerdos con los organismos y municipios participantes

3.19 En el Reglamento se exige que los estados firmen acuerdos con los organismos estatales o municipales que se encargarán de la ejecución, cofinanciamiento y operación y mantenimiento de los proyectos y obras incluidos en el subprograma estatal. Estos acuerdos especificarán las obligaciones asumidas por el organismo participante, como el mantenimiento de una unidad interna de ejecución

debidamente calificada, el cumplimiento de las normas del programa y la debida operación y mantenimiento de las obras terminadas. Los estados podrán exigir también que los organismos estatales o municipales aporten parte de los recursos locales de contrapartida y carguen con parte del servicio de la deuda respectiva. El BNB ha preparado diversos modelos de acuerdos, basados en la orientación del Banco.

6. Carácter precedente del desarrollo institucional

- 3.20 El programa se propone ayudar a los organismos y municipios del estado participante a mejorar el desempeño de sus funciones al mismo tiempo que progresa la ejecución de las obras físicas del programa. Por consiguiente, en el Reglamento se exigirá la contratación de las actividades de desarrollo institucional de los organismos estatales de turismo y de protección del medio ambiente como condición previa para el primer desembolso en relación con cualquiera de las múltiples obras de dicho estado. De la misma manera, el Reglamento exigirá la contratación de servicios de consultoría para un organismo ejecutor local (es decir, una compañía estatal de abastecimiento de agua y alcantarillado) y para el municipio donde esté ubicada la obra antes del primer desembolso destinado a la obra correspondiente.

D. Ejecución de los proyectos de mejoramiento de aeropuertos

- 3.21 Los cuatro proyectos de mejoras de aeropuertos federales serán ejecutados, dirigidos y mantenidos por INFRAERO. El relativo al aeropuerto de Porto Seguro será ejecutado, dirigido y mantenido por el DTT, de Bahía. En todos los casos, la coordinación y supervisión de la ejecución del proyecto en relación con el BNB será competencia del respectivo organismo ejecutor estatal encargado del programa.
- 3.22 Los fondos del préstamo serán transferidos por el BNB a los estados en contratos de subpréstamo independientes para los proyectos de mejoramiento de aeropuertos, con las mismas condiciones financieras establecidas en el contrato de préstamo del Banco con el BNB, más una comisión, no superior al 1%, que cubrirá los gastos administrativos durante la ejecución del programa. Los estados asumirán los riesgos cambiarios, y el servicio de su deuda estará garantizado por su participación en el *Fundo de Participação dos Estados* (FPE). El gobierno federal se compromete a financiar la contraparte local en lo que se refiere a los cuatro aeropuertos federales (véase el párrafo 4.25).
- 3.23 Antes del primer desembolso con destino a cualquiera de los proyectos de mejoramiento de aeropuertos, el estado correspondiente deberá: a) demostrar que reúne los criterios financieros establecidos en lo tocante a las limitaciones de endeudamiento y, en el caso de los aeropuertos federales, presentar pruebas de que el gobierno federal ha asignado fondos para la contraparte local;

- b) presentar su estrategia para el sector turístico y el correspondiente plan de acción, para someterlos a la aprobación del Banco;
- c) presentar acuerdos firmados con INFRAERO o, en el caso de Bahía, con DTT, en los que se establezcan las obligaciones que deberán asumir dichos organismos; y d) presentar la necesaria licencia ambiental para la construcción.

E. Situación de los componentes

1. Desarrollo institucional

- 3.24 El componente de desarrollo institucional ha sido analizado por el Banco, que lo ha considerado satisfactorio, en función de los planes de obras preparados para cada estado, en los que se incluyen los proyectos para los gobiernos municipales. Estos planes de obras contienen las condiciones generales de referencia y los costos de cada proyecto y formarán parte integrante de los acuerdos de financiamiento que se firmarán entre los estados y el BNB. Las versiones definitivas de los términos de referencia para la contratación de cada uno de los proyectos serán examinadas por el Organismo Ejecutor del BNB cuando se presenten los distintos proyectos para su financiamiento. Estos términos de referencia deberán respetar las directrices y límites de costos establecidos en los planes de trabajo, aunque quepa aceptar pequeños cambios, previamente convenidos entre los estados y el BNB, para adaptar los proyectos a las cambiantes necesidades o prioridades de los organismos beneficiarios.

2. Componente de obras múltiples

- 3.25 Se ha comprobado que 16 proyectos del conjunto total respondían plenamente a los criterios establecidos en sus respectivos sectores, como se indica más adelante. Estos proyectos tienen un costo directo total de US\$70.340.000, lo que representa el 14% del presupuesto total para obras múltiples.

a. Sector del saneamiento

- 3.26 De los 83 proyectos dentro de este sector cuyo financiamiento se propone, el Banco analizó una muestra de 9 proyectos de abastecimiento de agua potable y 10 de alcantarillado, de los cuales 7 cumplen a cabalidad con los requisitos de elegibilidad. Los costos directos totales de estos 7 proyectos ascendieron a US\$40,7 millones, que representan aproximadamente 20% del costo estimado para los proyectos del sector de saneamiento que integrarían el programa. Se espera que los 12 proyectos que no cumplieron con todos los criterios de elegibilidad, incluyendo los de elegibilidad financiera del estado y/o la empresa, lo hagan en el mediano plazo.
- 3.27 Durante el análisis de los proyectos de la muestra, además de evaluar la conveniencia y la justificación técnica de las soluciones propuestas, se tomó especial cuidado en identificar posibles problemas ambientales que pudieran surgir con la

construcción de las obras. El análisis se realizó con el doble propósito de definir la elegibilidad de los proyectos y de dar las pautas para la evaluación futura del resto de proyectos que integrarían el programa.

b. Sector de manejo de los residuos sólidos

- 3.28 Los proyectos de este sector cuyo financiamiento se propone se encuentran en diversas fases de preparación, siguiendo las orientaciones ofrecidas por el Banco. El Banco ha examinado con mayor detenimiento una propuesta de proyecto representativa, con el fin de comprobar si se están aplicando las directrices del Banco y garantizar que se tendrán debidamente en cuenta los requisitos técnicos específicos del propio proyecto. Como todavía no se ha ultimado un proyecto aprobado para este sector, la inclusión del manejo de los residuos sólidos en el programa dependerá de la aprobación por parte del Banco de al menos un proyecto en conformidad con los criterios de elegibilidad establecidos en el Reglamento Operativo. Este requisito se incluirá como condición especial para la ejecución del programa.

c. Recuperación y protección del medio ambiente

- 3.29 De los 15 proyectos de este sector cuyo financiamiento se propone cuatro han sido analizados por el Banco a través de una muestra representativa. Dicha muestra, que suma en total un valor de US\$2.940.000, corresponde al 12% del total de los proyectos identificados hasta la fecha en este sector. Entre ellos se incluyen el proyecto de educación ambiental de Ceará, el *Parque das Dunas* de Natal (Río Grande de Norte), un proyecto de recuperación y protección de playas y dunas en Pecém (Ceará) y un proyecto de estabilización de dunas en Paracuru (Ceará).

d. Carreteras y obras viarias urbanas

- 3.30 El componente cuenta con una muestra representativa de proyectos y existen criterios de elegibilidad para el resto de los proyectos del sector. De los 36 proyectos de carreteras y de obras viarias urbanas contemplados (costo total de US\$116.150.000), fueron analizados 10 proyectos, de los cuales cinco proyectos de carretera cumplieron con todos los criterios de elegibilidad. En el proyecto de vías urbanas que fue analizado se requiere completar los estudios socioeconómicos, que se espera se hará en el corto plazo. El costo de inversión de los 5 proyectos completos asciende a US\$26,7 millones, lo que representa un 23% del costo total del sector. Los diseños técnicos de los proyectos de la muestra están finalizados y cuentan con planos constructivos, pliegos de licitación y especificaciones técnicas y ambientales.
- 3.31 La mayor parte de las obras viales a ejecutarse se efectuarán dentro de los derechos de vía de caminos existentes. En el caso de las obras que requieran adquisiciones de terrenos, el prestatario presentará al Banco prueba de que se cuenta con la posesión legal,

las servidumbres u otros derechos pertinentes sobre los terrenos que permitan la construcción de las mismas.

e. Recuperación del patrimonio histórico

- 3.32 Los proyectos de este sector cuyo financiamiento se propone se encuentran en diversas fases de preparación, de acuerdo con las orientaciones de un consultor financiado por el Banco, que visitó la mayor parte de los centros históricos donde están previstos proyectos pertenecientes al programa. El Banco ha examinado con mayor detenimiento una propuesta de proyecto representativa con el fin de comprobar si se están aplicando las directrices del Banco y garantizar que se tendrán debidamente en cuenta los requisitos técnicos específicos del propio proyecto. Como todavía no se ha terminado un proyecto aprobado para este sector, la inclusión del patrimonio histórico en el programa dependerá de la aprobación por parte del Banco de al menos un proyecto en conformidad con los criterios de elegibilidad establecidos en el Reglamento Operativo. Este requisito se incluirá como condición especial para la ejecución del programa.

3. Proyectos de mejoramiento de aeropuertos

- 3.33 Ambos organismos coejecutores, INFRAERO y DTT, de Bahía, cuentan con los estudios técnicos, diseños de ingeniería, especificaciones técnicas generales y particulares y demás documentos necesarios para la ejecución de las obras, cuyo nivel de preparación permite la estimación de los costos en forma confiable y la licitación de las obras de acuerdo al calendario propuesto. Para la elaboración de los diseños, se efectuaron los levantamientos topográficos, estudios geotécnicos, hidrológicos, ubicación de las fuentes de materiales y otros que normalmente se requieren para el tipo de obras antes descritas. El Banco ha revisado estos estudios y ha determinado que son suficientes y adecuados.
- 3.34 En la totalidad de los proyectos se dispone de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras correspondientes a las ampliaciones de pista, franjas de circulación, patios de aeronaves, terminales de pasajeros y carga, así como para los estacionamientos de vehículos. En el caso del Aeropuerto Pinto Martins de Fortaleza, es necesario finalizar los trámites legales para que el Ministerio de Aeronáutica e INFRAERO logren los canjes de terreno necesarios para definir las áreas que serán ocupadas para los fines de aeronáutica civil y de la fuerza aérea, destacando que ninguna inversión del programa está destinada al beneficio de la fuerza aérea. En todo caso, de acuerdo a las normas que el Banco establece en todos los contratos de préstamo, antes de convocar a la licitación de las obras, el organismo ejecutor correspondiente deberá presentar al Banco evidencia de que se cuenta con la posesión legal, servidumbres y otros derechos pertinentes sobre los terrenos en que serán construidas las obras previstas en cada aeropuerto.

F. Período de desembolso

- 3.35 Se prevé que las actividades e inversiones del programa se ejecuten en un plazo de 54 meses a partir de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo, lo que daría lugar a un período de desembolso de 60 meses. Este período se basa en los planes de ejecución y realización de los componentes de desarrollo institucional y mejoramiento de aeropuertos, y el estado de preparación y los períodos estimados de ejecución para las inversiones previstas en el marco del componente de obras múltiples.

G. Iniciación de las obras

- 3.36 Como se indica previamente, en el Reglamento Operativo se establecerá un período inicial de 24 meses a partir de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo para la adjudicación de las obras múltiples incluidas en cada acuerdo financiero de los estados con el BNB, después de lo cual los fondos del préstamo reservados para estas obras se pondrán a disposición de proyectos elegibles de cualquiera de los estados participantes. En el contrato de préstamo con el BNB se establecerá un período universal de 36 meses a partir de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo para la iniciación material de todas las obras múltiples que se financiarán con los fondos del préstamo, que se incluirá como condición especial para la ejecución del programa.

H. Plan de inversiones del programa

- 3.37 El plan de inversiones del programa se basa en el programa de ejecución de los proyectos de mejoramiento de aeropuertos (costo total, US\$93,5 millones), cuyo proceso de licitación e iniciación tendrá lugar en la primera mitad de 1995, y de los proyectos de obras múltiples que reúnen plenamente los criterios de elegibilidad (costo total, US\$70,3 millones) y cuyo proceso de licitación e iniciación podría también tener lugar en 1995. En conjunto, estos proyectos representan el 27,5% de los costos directos totales de ambos componentes, es decir, el doble de la inversión prevista en el primer año, como puede verse en el siguiente cuadro:

EN MILES DE US\$ O EQUIVALENTE						
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	TOTAL
Financiamiento del Banco	60.000	100.000	140.000	60.000	40.000	400.000
Contraparte local	47.300	84.900	154.200	66.300	47.300	400.000
TOTAL	107.300	184.900	294.200	126.300	87.300	800.000
Porcentaje	13,5	23,1	36,7	15,8	10,9	100,0

I. Plan y procedimiento de adquisición

- 3.38 Las actividades de adquisición realizadas en el marco del programa serán llevadas a cabo por los estados o, en el caso de los cuatro aeropuertos estatales, por INFRAERO, utilizando los procedimientos de licitación estándar del Banco. La adquisición de obras por un valor superior al equivalente de US\$5.000.000 y de bienes por un valor de más del equivalente de US\$350.000 se llevará a cabo mediante licitación pública internacional; estos montos se reflejarán como una condición especial para la ejecución del programa. La adquisición de servicios o bienes en cuantías menores se ajustará a los procedimientos nacionales de licitación, sin restricciones a la participación de licitantes de países miembros del Banco. La selección de consultores deberá, de igual manera, seguir las directrices estándar del Banco.
- 3.39 Los umbrales para la adquisición de bienes y servicios se establecieron en base a la naturaleza y ubicación de las obras múltiples a realizarse, tomando en consideración: a) la capacidad verificada de los contratistas locales para llevar a cabo obras de este tipo; y b) la tendencia tradicional de los contratistas y proveedores extranjeros de no demostrar interés en licitaciones por montos inferiores a los mencionados.
- 3.40 El plan de adquisiciones para los proyectos de mejoras de los cinco aeropuertos y para las obras múltiples previstas en el programa se esboza en el cuadro siguiente:

PRINCIPALES RUBROS DE ADQUISICIÓN	FINANCIA-MIENTO		MÉTODO	PRECA-LIFI-CACIÓN	AVISOS ESPECÍFICOS DE ADQUISICIÓN		
	BID	LOCAL			SEMESTRAL/ ANUAL	PRENSA INTL.	PRENSA NAC.
<u>Mejora de aeropuertos</u> No. de proyectos: 5 No. de lotes: 5 Monto total: US\$93,5	50%	50%	lic.púb. int.	NO	(3 lotes) IV/1994 (2 lotes) I/1995	X X	X X
<u>Obras múltiples de saneamiento</u> No. est. proyectos: 83 No. est. de lotes: 17 Monto total: US\$209,2	63%	37%	11 lotes lic.púb. int. 6 lotes lic. nacional	NO	I/1995 (4 lotes) II/1995 (2 lotes) I/1996 (6 lotes) II/1996 (3 lotes) I/1997 (2 lotes)	X para 3 X para 1 X para 4 X para 2 X para 1	X X X X X
<u>Obras múltiples de manejo de desechos sólidos</u> No. est. proyectos: 19 No. est. de lotes: 7 Monto total: US\$14,6	63%	37%	lic. nacional	NO	II/1995 (2 lotes) I/1996 (1 lote) II/1996 (3 lotes) I/1997 (1 lote)		X X X X
<u>Obras múltiples de recuperación y protección ambiental</u> No. est. proyectos: 13 No. est. de lotes: 9 Total amount: US\$25,0	67%	33%	lic. nacional	NO	I/1995 (2 lotes) II/1995 (1 lote) I/1996 (2 lotes) II/1996 (2 lotes) I/1997 (2 lotes)		X X X X X
<u>Obras múltiples de transporte</u> No. est. proyectos: 43 (sistemas de caminos y vías urbanas) No. est. de lotes : 18 Total amount: US\$116,2	66%	34%	10 lotes lic.púb. int. 8 lotes lic. nacional	NO NO	I/1995 (4 lotes) II/1995 (4 lotes) I/1996 (5 lotes) II/1996 (5 lotes)	X para 3 X para 2 X para 3 X para 2	X X X X
<u>Obras múltiples de patrimonio histórico</u> No. est. proyectos: 7 No. est. de lotes: 28 Monto total: US\$58,5	67%	33%	lic. nacional	Sí**	II/1995 (4 lotes) I/1996 (4 lotes) II/1996 (12 lotes) I/1997 (8 lotes)		X X X X

** En el caso de las obras que se relacionen con la restauración y conservación de edificios históricos y monumentos.

J. Procedimientos de desembolso

- 3.41 En el marco del programa, el Banco puede adelantar al BNB hasta el 10% del valor del préstamo, en forma de fondo rotatorio, de acuerdo con las previsiones de desembolso que deberá presentar el BNB tomando como base los contratos de subpréstamo firmados con los estados. A su vez, el programa autorizará al BNB a adelantar a los estados con contratos de subpréstamo firmados hasta un 10% del valor de esos contratos. Cuando reciban un anticipo de los fondos, los estados utilizarán los recursos para pagar a los contratistas, abastecedores o consultores cuyos contratos hayan recibido el visto

bueno del BNB y del Banco y posteriormente presentarán la documentación necesaria de los pagos para justificar el anticipo, en conformidad con las políticas de operaciones del Banco. El programa autoriza también al BNB a responsabilizarse directamente de todos los desembolsos previstos en el marco del programa.

K. Operación y mantenimiento

- 3.42 La operación y el mantenimiento de las obras a construirse con el programa estarán a cargo de diversas entidades estatales o municipales. En el caso del sector de saneamiento, la responsabilidad recaerá sobre las empresas estatales que actualmente operan los sistemas de abastecimiento de agua y alcantarillado. En el sector de transportes, la responsabilidad será de los Departamentos de Estradas de Rodagem (DER) de los estados participantes a quienes serán transferidas las carreteras del programa. El mantenimiento de las obras viales urbanas, los sistemas de drenaje y los sistemas de limpieza urbana serán de responsabilidad directa de los gobiernos municipales, a través de sus Departamentos de Obras Públicas y Departamentos o Empresas de Aseo, respectivamente. Finalmente, los proyectos de expansión de los aeropuertos serán administrados y operados por INFRAERO, entidad del nivel federal, con la excepción del Aeropuerto de Porto Seguro, el cual será operado directamente por el Departamento de Transportes y Terminales del Estado de Bahía.
- 3.43 Todos los organismos anteriores cuentan con la organización, el personal, la experiencia y los recursos necesarios para cumplir con dichas funciones, bien sea directamente, o a través de contratos con empresas privadas. Adicionalmente, el componente de fortalecimiento institucional, como se señaló anteriormente, contribuirá significativamente a mejorar la capacidad de los organismos participantes para cumplir con las labores de administración y conservación de las obras.
- 3.44 Con el fin de garantizar un adecuado seguimiento de esta fase de desarrollo del programa, el contrato de préstamo incluirá una condición especial para la ejecución del programa que requerirá que el BNB presente al Banco, durante un período de 10 años contados a partir de la terminación de la primera obra del programa, planes anuales para el mantenimiento de los cinco proyectos de aeropuertos y para una muestra representativa de obras que se haya acordado con el Banco para cada uno de los sectores elegibles, junto con un informe sobre el mantenimiento realizado en el año anterior y la condición en que está la obra y el equipo. Además, el Reglamento Operativo requerirá que los estados presenten al BNB los planes anuales de mantenimiento y registros correspondientes a todas las obras múltiples financiadas con arreglo al programa, que estarán disponibles para examen del Banco.

L. Seguimiento de la ejecución del programa

- 3.45 Durante la aplicación del programa se procederá a su seguimiento y evaluación periódicos, para lo cual, además de supervisarse la fidelidad a los objetivos del programa, se evaluarán los cambios en el sector turístico de la región que pudieran influir en el diseño del programa. Este aspecto presenta especial importancia habida cuenta de que los estados participantes quizá deban ajustar sus estrategias y modificar sus planes de acción durante la aplicación del programa. Se hará especial hincapié en examinar los efectos ambientales de la aplicación del programa. Este seguimiento será llevado a cabo conjuntamente por el Banco y el BNB, con participación del comité federal PRODETUR/NE y el organismo regional CTI/NE, tomando como base los informes periódicos preparados por el organismo ejecutor del BNB con ayuda de consultores externos. El costo de la preparación de los informes se incluye en los gastos generales administrativos del BNB. El contrato de préstamo incluirá una condición especial sobre la presentación de informes de seguimiento del programa.
- 3.46 El informe inicial abarcará los 15 primeros meses de la realización del programa, a partir de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo, y deberá presentarse al Banco dentro de los 60 días siguientes. Posteriormente, por dos años más, los informes se prepararán con periodicidad anual y se deberán presentar dentro de los 60 días contados a partir de la terminación del período sometido a examen. En los informes se prestará atención especial, pero no exclusiva, a los siguientes aspectos: a) eficacia de la orientación del programa y de las estrategias del estado; b) efectos del programa sobre la situación administrativa y operativa de los organismos que se benefician del financiamiento en forma de subpréstamo; c) repercusión de los programas de capacitación sobre el personal beneficiario, incluida la mejora de la calidad de la preparación y análisis de los proyectos; d) cumplimiento y eficacia de las medidas de protección y control ambiental; e) recuperación de costos de las inversiones, en su caso; f) costos de las inversiones y de los proyectos de desarrollo institucional; g) aspectos cualitativos sobre la operación y mantenimiento de los proyectos financiados; y h) impacto focalizado del programa en su conjunto.

M. Evaluación ex post

- 3.47 Para determinar tanto el impacto del programa hacia el sector turístico del Nordeste de Brasil como los beneficios directos de las obras y de las actividades que se realizarán, las autoridades de BNB estuvieron de acuerdo en realizar una evaluación ex post de los resultados de la operación propuesta, que se incluye como condición especial para la ejecución del programa. Para esto, el BNB reunirá y pondrá a disposición del Banco datos generales sobre los efectos generales del programa y una evaluación detallada de una muestra de proyectos para cada sector, acordada con el Banco.

- 3.48 La información general que se presentará incluirá: i) estadísticas de costos previstos y reales de las obras, del número de proyectos previsto y ejecutado en cada sector, y del número de beneficiarios de proyectos de abastecimiento de agua y alcantarillado, las toneladas por día de desechos sólidos tratados y eliminados, la extensión de los caminos a ser mejorados, y el número de hectáreas que se beneficiarán con los proyectos de conservación ambiental e histórica; ii) resultados del fortalecimiento institucional (municipios, entes estatales, empresas de aguas, etc); iii) estadísticas del número de turistas recibidos y nacionales, su tiempo de permanencia y de gastos realizados por los mismos, identificando en lo posible factores ajenos al programa que hayan influenciado dichos flujos; iv) descripción y evaluación de los principales problemas detectados durante la ejecución de los proyectos, así como las medidas correctivas adoptadas o propuestas; v) la suficiencia de las Estrategias de Turismo y los Planes de Acción; vi) costos y efectividad de las medidas de mitigación de los impactos ambientales recomendados en los planes de ordenación ambiental y en las evaluaciones y estudios de impacto ambiental.
- 3.49 En el proceso de evaluación se contempla la preparación de los siguientes informes: i) informe inicial: a ser preparado dentro de los 12 meses de firmado el contrato de préstamo, contendrá una descripción pormenorizada del sistema que se utilizará para recopilar y procesar los datos e informaciones necesarias así como la muestra de proyectos para la evaluación a posteriori; ii) informe periódico: a ser presentado dentro de los 18 meses contados a partir de la vigencia del contrato de préstamo y anualmente hasta el segundo año después del último desembolso. El primer informe incluirá los datos básicos iniciales que se utilizarán en el proceso de evaluación a posteriori, según las metodologías e indicadores contemplados en el informe inicial y acordados con el Banco. Los informes posteriores incluirán información y datos actualizados sobre el avance logrado; y iii) informe de evaluación ex post: a ser presentado dentro del tercer año siguiente al último desembolso del préstamo que enfocará todos los aspectos contemplados en el informe inicial acordados con el Banco.

N. Efectos sobre el medio ambiente

- 3.50 El proyecto fue clasificado por el Comité del Medio Ambiente del Banco, en su sesión del 25 de enero de 1994, en la Categoría III, y el resumen ambiental fue aprobado el 4 de octubre de 1994, documento en el cual se describen con detalle los estudios realizados, la evaluación del impacto ambiental, los programas de mitigación y los programas de fortalecimiento institucional ambiental.

IV. EL PRESTATARIO Y LOS ORGANISMOS EJECUTORES

A. El prestatario, el ejecutor y garante

- 4.1 El prestatario y ejecutor sería el Banco do Nordeste do Brasil (BNB), que transferiría los recursos del préstamo a los estados participantes en el programa. Estos serían responsables de la ejecución del respectivo subprograma y de atender la correspondiente contribución local. En el caso de proyectos de aeropuertos federales, el aporte local provendría de contribuciones que realizará el gobierno federal. El gobierno federal sería el garante de esta operación.

B. El Banco do Nordeste do Brasil

1. Aspectos institucionales

- 4.2 El BNB es una sociedad anónima cuyo principal accionista es el gobierno federal, con un 57% del capital accionario directamente a través del Tesoro Nacional y de BNDES Participações S.A., que es una subsidiaria del BNDES, y propiedad del gobierno federal.

a. Organización

- 4.3 El Banco es manejado por el consejo de administración, cuyos miembros son elegidos por la asamblea de accionistas y su presidente es el representante del ministro de finanzas. Este consejo es responsable de establecer las políticas y orientaciones operativas y administrativas. Las funciones y responsabilidades han sido distribuidas en direcciones y superintendencias, cuyos jefes integran, conjuntamente con el presidente, el directorio, que es el principal órgano ejecutivo de la institución. Los superintendentes no tienen derecho a voto en el directorio.
- 4.4 Las direcciones de crédito se han agrupado de acuerdo a la naturaleza de las operaciones que son las siguientes: rural, industrial e infraestructura (considerado crédito para fines de desarrollo) y crédito general y para financiamiento de importaciones y exportaciones (considerado crédito comercial); cada una de estas direcciones cuenta con un departamento de desarrollo para cada área de actividad. Dentro de la dirección de crédito para infraestructura se encuentra el Departamento de Proyectos Integrados de Infraestructura (DEPRI), donde se establecerá la unidad ejecutora del programa en estudio.
- 4.5 Las superintendencias son las siguientes: a) financiera, que tiene a su cargo la captación de recursos, la administración de las operaciones financieras, y mantenimiento de los registros contables; b) control operacional, responsable de la administración de la cartera; c) planeación y desarrollo institucional, que realiza los estudios económicos de la región y es responsable de mantener en forma adecuada la organización del Banco; y d) regionales, que

tiene a su cargo todos los aspectos relativos a la administración y dar apoyo a todas las regionales del BNB.

b. Personal

- 4.6 En junio de 1994 la dotación de personal era de 5.584 funcionarios en tanto que en diciembre de 1993 era de 5.670. Desde 1990 la dotación de personal del banco disminuyó en 1.164 funcionarios, un 17%. Esto es el resultado de la política del BNB de racionalizar y automatizar para aumentar su productividad, por lo que se considera aceptable la dotación de personal.

c. Auditoría interna

- 4.7 Como parte de los procedimientos de control interno funciona la auditoría interna, que depende directamente del consejo de administración, es decir tiene una ubicación adecuada dentro del organigrama. La organización de esta auditoría y la programación de sus actividades le permiten desempeñar en forma adecuada sus funciones.

d. Control externo

- 4.8 Los estados financieros anuales del BNB son dictaminados por una firma de contadores públicos independientes, que ha emitido dictámenes sin salvedades. Como condición especial para la ejecución del programa se recomienda que los estados financieros anuales del programa, durante el período de ejecución, sean dictaminados por una firma de contadores públicos independientes, que realizará sus actividades bajo la supervisión de la Secretaría Federal de Control, la cual enviará directamente al Banco una manifestación sobre el informe de auditoría. Los estados financieros del prestatario durante la vigencia del préstamo serán dictaminados por una firma de contadores públicos aceptables al BID.

2. Análisis financiero

- 4.9 El examen de la situación financiera del BNB se realiza en base a los estados financieros dictaminados correspondientes a los tres últimos ejercicios y los correspondientes al primer semestre de 1994.
- 4.10 Los estados de situación muestran que al 30 de junio de 1994 los activos eran del equivalente de US\$3.101 millones, en tanto que al 31 de diciembre de 1991 eran de US\$1.963 millones es decir, un aumento de 58%.

3. Cartera de préstamos

- 4.11 En el período examinado la evolución de la misma ha sido la siguiente:

Cartera de préstamos (miles de US\$)				
Crédito de desarrollo	31/12/91	31/12/92	31/12/93	30/06/94
Rural	350.438	425.583	546.337	586.670
Agroindustrial	38.179	92.421	105.179	112.026
Industrial	598.257	834.271	860.641	862.319
Infraestructura	431.870	573.198	660.819	763.354
Subtotal: Cartera desarrollo	1.418.744	1.925.473	2.172.976	2.324.369
Crédito comercial				
Crédito en general	70.016	73.427	225.796	275.379
Comercio Exterior	122.110	106.416	112.993	137.221
Traspaso bancos de FNE	5.946	8.382	20.170	18.353
Subtotal: Cartera crédito comercial	198.072	188.255	358.959	430.953
TOTAL	1.616.816	2.113.698	2.531.935	2.755.322

4.12 La cartera en el periodo aumentó en un 70%, llegando al 30 de junio de 1994 a representar el equivalente de US\$2.755 millones, un 89% del total de los activos. La cartera en un 77% esta constituida por préstamos al sector privado y la mayor proporción corresponde al grupo de aquellos clasificados de desarrollo, que al 30 de junio de 1994 representaban el 85% de la cartera y son a mediano y largo plazo.

4.13 Dentro de las operaciones de desarrollo las destinadas al sector industrial son las más importantes, orientadas principalmente al sector textil, los minerales, y la construcción. Le siguen en orden de importancia los créditos de infraestructura que incluyen el financiamiento de obras eléctricas, caminos y carreteras, y agua y alcantarillado.

4.14 El nivel de recuperación de la cartera es aceptable. A junio de 1994 los préstamos con atrasos inferiores a 60 días eran del 5,8% de la cartera y los que tienen un atraso superior representan un 1,2%. El BNB ha constituido las reservas correspondientes de acuerdo a las normas del Banco Central. Durante el periodo examinado se consideraron incobrables préstamos por un valor de US\$14 millones.

4. Fuente de recursos

4.15 En el periodo la principal fuente de recursos con que cuenta el BNB ha sido el Fondo Constitucional de Financiamiento do Nordeste (FNE), establecido en la Constitución de la República, el que es administrado por el BNB. Los recursos de este fondo al 31.12.91 eran de US\$626 millones en tanto que en junio de 1994, eran de

US\$1.060 millones, un incremento del 70% y estos recursos a esa fecha representaban el 34% de los activos del Banco.

- 4.16 La transferencia de recursos constituye otra de las principales fuentes. Se reciben fondos de FINAME, BNDES, CEF, FINEP, del Banco Mundial y del BID. Al 30 de junio de 1994 estos recursos eran por el equivalente de US\$740 millones.
- 4.17 El BNB ha captado recursos a través de la emisión de bonos en el mercado exterior. En 1993 se emitieron bonos por un total US\$175 millones que vencen en 1995 y 1996, y en 1994 una emisión de ¥6.000 millones que vencen en el 2002. Estos recursos se destinan al financiamiento de las operaciones de naturaleza comercial.
- 4.18 Los depósitos muestran su importancia dentro de los recursos llegando al 30.6.94 al equivalente de US\$447 millones, un aumento del 120% sobre el saldo a fines de 1991.
- 4.19 El examen indica que el BNB para financiar sus operaciones cuenta con recursos que se incrementan anualmente, y la disponibilidad que genera el FNE permite la expansión de la cartera de préstamos.

5. Resultados de explotación

- 4.20 Los estados de resultados muestran que siempre los ingresos provenientes de la actividad de la intermediación financiera han sido suficientes para cubrir los costos de la captación de los recursos, aunque los resultados varían de un año a otro. Debe tenerse en cuenta que los recursos del FNE, actualmente la principal fuente, no tienen un costo financiero para el BNB.
- 4.21 Los gastos administrativos en el ejercicio 1992 tuvieron un aumento ya que los salarios fueron ajustados, situación que no se repite en 1993 y 1994.
- 4.22 La utilidad líquida en el período ha aumentado como resultado de la expansión de las operaciones del organismo, sin embargo, los recursos provenientes de las utilidades representan un porcentaje menor dentro de las fuentes de recursos con que se cuenta para financiar la expansión de las operaciones.
- 4.23 En resumen, el examen de los estados financieros del BNB indica que este banco en el período examinado ha tenido un aumento importante en su cartera de préstamos, y que la misma presenta bajos niveles de morosidad. Ha sido de suma importancia para esta expansión el haber contado con los recursos del FNE, la captación de depósitos y la transferencia de recursos de otras instituciones financieras locales y extranjeras.

C. Organismos coejecutores

- 4.24 Serán coejecutores del programa los estados de la región que serán responsables de la ejecución de los subprogramas estatales que

incluirán obras y componentes de fortalecimiento institucional. Los Estados asumirán ante el BNB la responsabilidad de atender la contribución local a sus respectivos subprogramas, aunque éstos podrán acordar con los demás organismos o municipios que contribuyan al financiamiento de la contribución local.

- 4.25 INFRAERO dará apoyo técnico para la ejecución de los proyectos de mejora de los aeropuertos federales y será responsable de la operación y mantenimiento. En este caso el gobierno federal ya se ha comprometido a financiar la contribución local para los aeropuertos federales por un monto equivalente hasta el 12,5% del costo total del programa y el 50% del costo de las obras de aeropuerto. El Estado de Bahía tiene la responsabilidad de facilitar la contrapartida local para el proyecto de aeropuerto en Porto Seguro.
- 4.26 El BNB ha presentado el análisis realizado sobre la situación financiera de los estados de la región. Este examen se realizó a fin de conocer la elegibilidad de los estados desde el punto de vista financiero, y establecer los criterios de elegibilidad que se incluirían en el reglamento operativo del programa y en el contrato del préstamo. La metodología de análisis y los parámetros utilizados por el BNB para evaluar la situación financiera de los estados y determinar su elegibilidad para recibir financiamiento dentro del programa se consideran aceptables.
- 4.27 El análisis indica que todos los estados tienen un margen de ahorro real 4/ corregido positivo, que varía de acuerdo a la capacidad financiera de cada estado. Para un período de 12 meses los ingresos reales corregidos y los márgenes de ahorro han sido los siguientes:

4/ Margen de ahorro real: Ingreso líquido real menos gastos corrientes líquidos. El ingreso líquido real es el ingreso total menos operaciones de crédito, transferencias a los municipios por participaciones constitucionales, legales y donaciones. Gastos corrientes líquidos son los gastos corrientes pagos, menos gastos financieros y transferencias a los municipios.

Millones de US\$		
ESTADO	Ingreso real corregido	Margen ahorro real corregido
Bahia	1.761	715
Ceará	918	440
Maranhão	528	185
Paraíba	521	264
Pernambuco	862	68
Rio Grande do Norte	383	46
Sergipe	316	117
Alagoas	305	51
Piauí	326	119

- 4.28 Todos los estados han tenido, en el período de un año, un margen de ahorro corriente, siendo el de mayor importancia el del Estado de Bahia, que alcanzó al equivalente de US\$715 millones y el menor el del Estado de Rio Grande do Norte con US\$46 millones. Con el objeto de asegurar que la ejecución de cada subprograma a nivel estatal no afecte la disponibilidad de recursos para otras inversiones, los criterios de elegibilidad de los estados incluyen la condición de que el aporte local que deba efectuar un estado al programa con recursos propios no exceda del 25% de su margen de ahorro real corregido. Se prevé en el reglamento operativo para las obras múltiples que el estado puede acordar con los organismos y municipalidades que participan en su subprograma, que éstos participen en el financiamiento del aporte local, los que no serán considerados a los efectos del cálculo del 25% mencionado.
- 4.29 Para la elegibilidad de los estados se siguió el parámetro establecido por el Senado de la República de que el estado no puede endeudarse adicionalmente si su reserva para pagos por su deuda consolidada interna y externa excede del 15% del ingreso real líquido corregido.
- 4.30 Todos los estados, con la excepción de Alagoas y Paraíba, en este momento son elegibles para recibir financiamiento. Estos dos estados podrían cumplir con este requerimiento en uno y dos años, respectivamente. Existe la posibilidad de que el Senado apruebe excepciones al límite de endeudamiento descrito en el párrafo 4.29 anterior. Por este motivo, a fin de mantener los niveles de endeudamiento a un nivel aceptable se está incluyendo en el reglamento operativo que siempre debe existir un margen disponible para inversión no menor del 40% del ahorro real corregido.

- 4.31 El análisis efectuado por el BNB además indica que para todos los estados elegibles, que el margen de ahorro líquido disponible 5/ para inversión es siempre un porcentaje aceptable.

D. Organismos estatales participantes

- 4.32 En cada estado - dependiendo del tipo de obras que se incluyan en su subprograma - participarán organismos estatales o municipales, incluidas las empresas de agua y alcantarillado estatales o municipales correspondientes, los departamentos de caminos o transporte, municipios y empresas municipales.

1. Empresas de saneamiento

- 4.33 Las empresas de agua y alcantarillado que participarán en el programa no asumen responsabilidades de naturaleza financiera frente al BNB, ya que tanto la contribución local como el correspondiente servicio de la deuda será responsabilidad del respectivo estado. Sin embargo, los estados podrían exigir que las empresas de saneamiento sean responsables ante ellos para el total o parte de la contribución local y servicio de la deuda.
- 4.34 Estas empresas para participar en el programa ejecutando obras del mismo y posteriormente operarlas y mantenerlas deben cubrir con sus ingresos tarifarios, a la fecha de aprobación del subpréstamo respectivo, sus costos de operación y mantenimiento (excluyendo depreciación) según lo establecido por la política de tarifas del Banco (este requisito no se aplica a la elegibilidad para el componente de fortalecimiento institucional). El examen de la información financiera de estas empresas indica que actualmente son elegibles para participar en el componente de obras múltiples las empresas estatales de Piauí, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Sergipe y Bahía. No cumplen con este requerimiento las empresas estatales de Alagoas, Río Grande do Norte y Maranhão. Si esta situación persiste e impide el financiamiento del programa para proyectos de agua y alcantarillado en estos tres estados, el resto de las inversiones previstas todavía sería beneficioso y factible.
- 4.35 Las empresas de saneamiento que cumplan con el criterio de elegibilidad indicado arriba deberán, en forma gradual, obtener niveles tarifarios que se ajusten a las metas del Banco. Como condición especial para la ejecución del programa, el prestatario deberá exigir que las empresas tomen las medidas necesarias para que, en un plazo de cuatro años, la estructura de tarifas cubra la totalidad de sus costos de explotación, incluyendo los gastos de administración, operación, mantenimiento y depreciación y obtener una rentabilidad razonable sobre la inversión inmovilizada. Este porcentaje de rentabilidad se establecerá en forma tal de que la generación interna de recursos de la empresa, le permita atender el

5/ Margen de ahorro líquido disponible: Margen de ahorro real menos pagos correspondientes al servicio de la deuda.

servicio de su deuda y participar en el programa de expansión de la entidad.

2. Departamentos estatales y municipales de transporte

- 4.36 Para el componente de carreteras y caminos los entes responsables por la ejecución física y operación y mantenimiento posteriores de las obras ejecutadas serán los DER de los estados participantes dentro del programa y para el componente de obras viales urbanas y drenaje serán los DOP de las prefecturas municipales participantes en el mismo. El Banco ha analizado la capacidad técnica de estos entes y considera que cuentan con la estructura, organización y capacidad técnica necesarias para ejecutar y mantener sus respectivos componentes.
- 4.37 Con respecto al aeropuerto estatal de Porto Seguro, el Estado de Bahia será el responsable para la ejecución y posterior operación y mantenimiento a través de la DTT. La contrapartida de recursos para este aeropuerto corresponde al estado.

E. INFRAERO

- 4.38 INFRAERO tiene la responsabilidad de operar y mantener los aeropuertos federales. En relación a la contribución local para los aeropuertos federales, esta sería responsabilidad del gobierno federal. En este sentido se puede indicar que en el presupuesto del MICT para 1994 se han asignado recursos por US\$18 millones para atender la contribución local durante ese año para los aeropuertos en São Luís, Rio Grande do Norte y Sergipe. Para los presupuestos de 1995 y 1996 se está proponiendo incluir US\$22 millones para atender el aporte local al aeropuerto de Fortaleza.
- 4.39 Se estima que INFRAERO dispondrá de los recursos adicionales que requiere la operación y mantenimiento de estas obras ya que cuenta con ingresos provenientes de tarifas vigentes suficientes para atender la totalidad de sus costos de operación, existiendo un remanente importante para inversión.

V. VIABILIDAD DEL PROGRAMA

A. Desarrollo del turismo en el Nordeste

- 5.1 Este programa se ha concebido con la finalidad de ayudar a los estados del Nordeste a poner en práctica estrategias y planes de acción de turismo que han evolucionado considerablemente durante la preparación del mismo, en cumplimiento de las indicaciones del Banco, y que por lo general pueden considerarse satisfactorios. Las metas establecidas en las estrategias son realistas, y los correspondientes planes de acción están determinados por la demanda. Se ha concedido prioridad a las necesidades de las zonas turísticas ya establecidas en los distintos estados y que ofrecen mayor rentabilidad pero donde la infraestructura y los servicios públicos no han crecido al mismo ritmo que la demanda. Las pocas inversiones destinadas a zonas turísticas relativamente nuevas están justificadas por las previsiones sobre la demanda.
- 5.2 El principal desafío que se presenta al Nordeste en la ejecución de su estrategia de turismo es mejorar su infraestructura de servicios y de transporte en consonancia con los requisitos del mercado internacional. Las condiciones sanitarias, en especial el abastecimiento de agua salubre y un medio ambiente no contaminado, así como la mayor facilidad del acceso aéreo a la región, son fundamentales para conseguir los objetivos turísticos. Si bien los operadores turísticos y los inversionistas han dado muestras claras de interés que confirman las previsiones de crecimiento continuo de la región, el impacto de este programa será diverso en los distintos estados participantes, según la iniciativa y decisión con que se estimulen las actividades turísticas.

B. Viabilidad financiera

- 5.3 Los estados participantes en el programa asumen la responsabilidad de atender la contribución local a sus respectivos subproyectos de obras múltiples y fortalecimiento institucional y, en el caso de Bahía, de su aeropuerto estatal. Estos recibirían los recursos del financiamiento del Banco en las mismas condiciones financieras que el BID establezca en su préstamo al BNB, más el margen de administración. El BNB tiene establecidos procedimientos de análisis para evaluar la situación financiera de los estados, es decir, su capacidad de endeudamiento y de contribución al financiamiento del aporte local que se consideran adecuados. El examen de la situación financiera actual de los estados en base a su ejecución presupuestal y niveles de endeudamiento, indica la factibilidad de los mismos de atender los compromisos financieros del programa, salvo el caso de los Estados de Paraíba y Alagoas en que se exceden los parámetros del monto del servicio de la deuda en relación a los ingresos. Sin embargo, ésta es una situación transitoria y se espera que en un plazo máximo de 24 meses esta situación se habrá resuelto.

- 5.4 En relación a las empresas estatales de saneamiento, su elegibilidad para participar en el programa se condicionó a que, a la fecha de aprobación del subpréstamo para este componente, se cubrieran con los ingresos tarifarios los costos de operación y mantenimiento. Todas las empresas, salvo el caso de las empresas de Rio Grande do Norte, Maranhão y Alagoas, están cumpliendo este requisito de elegibilidad.
- 5.5 En relación a los proyectos de aeropuertos federales, el aporte local provendría de asignaciones en el presupuesto del MICT. Se verificó que ya se han comenzado a efectuar las asignaciones presupuestales y se estima que dada la prioridad que se le da a este programa, no existirán dificultades en futuras asignaciones de recursos. INFRAERO, que es una entidad federal, es la responsable de mantener y operar las obras, y cuenta con amplia experiencia en la prestación del servicio y con una estructura de ingresos que le permitirá atender los costos incrementales que origine el proyecto.

C. Viabilidad institucional

- 5.6 El órgano ejecutor del programa, BNB, es una institución que cuenta con una estructura organizativa adecuada y con procedimientos de control interno adecuados. Adicionalmente, administra en forma correcta los recursos que ha recibido tanto del gobierno federal, como de instituciones financieras nacionales e internacionales. La dimensión de su cartera de préstamos indica que está en condiciones de administrar y colocar en forma eficiente los recursos del financiamiento.
- 5.7 El BNB establecería la unidad ejecutora del programa que tendría la capacidad necesaria para la evaluación y seguimiento de los proyectos del programa. Para realizar sus actividades contaría con el personal regular de DEPRI y con el apoyo de consultores para la evaluación de las solicitudes de financiamiento de proyectos.
- 5.8 A nivel de cada estado existiría la debida coordinación de actividades que estará a cargo de unidades ejecutoras estatales que funcionarán de acuerdo a normas establecidas por el BNB que son satisfactorias para el Banco, incluyendo la participación de los organismos estatales y municipales que participan en el programa. Estas unidades serían responsables de la administración del proyecto a nivel estatal con el apoyo de firmas consultoras en materia de administración.
- 5.9 Se considera que las entidades que recibirán los proyectos una vez terminada su ejecución tienen la suficiente capacidad para operarlos y mantenerlos, o que recibirán respaldo para su desarrollo institucional con arreglo al programa a fin de aumentar su capacidad.

D. Viabilidad económica

- 5.10 Para establecer la viabilidad socioeconómica de cada proyecto de la muestra se examinaron los siguientes aspectos: que el proyecto tenga un dimensionamiento adecuado de acuerdo a la demanda existente y proyecciones razonables y que la solución técnica adoptada por el proyecto corresponda a la de menor costo económico. Los costos utilizados en la evaluación corresponden a valores a precios de eficiencia. Con excepción de los proyectos de alcantarillado sanitario y de medio ambiente, evaluados en base a índices de costo-eficiencia, en todos los demás sectores se utilizó el análisis de costo-beneficio.
- 5.11 Para los proyectos de agua y los conjuntos de agua y alcantarillado, se aplicó el modelo SIMOP del Banco. Para los proyectos exclusivos de servicio de alcantarillado, se verifica que éstos tengan índices de costo-eficiencia por debajo de los límites de aceptabilidad establecidos. Fueron evaluados 10 proyectos con un costo total de US\$77 millones de los cuales cuatro, con un costo de US\$41 millones, resultaron viables. Para uniformar y facilitar la aplicación de tasas de demanda y de eficiencia en función de los costos, se incluirá la condición especial siguiente en el contrato para la realización del programa: en el transcurso de los 10 meses de la firma del contrato de préstamo y utilizando metodologías acordadas con el Banco, el BNB presentará a satisfacción del BID: i) un estudio de demanda de agua en el Nordeste; ii) una estimación actualizada de los índices de costo-eficiencia para los proyectos de alcantarillado. A los dos meses de la aprobación por parte del BNB y del Banco de los resultados de los estudios, el BNB los aplicará en la evaluación de los proyectos de saneamiento del programa.
- 5.12 En el sector ambiental se examinaron tres proyectos de inversión: dos de preservación de playa por US\$820.000 y otro de la recuperación de un parque estatal de conservación de dunas por un costo total de US\$1 millón. Los dos primeros proyectos resultaron ser de mínimo costo y aceptables por la preservación de inversiones importantes de inmuebles y equipamiento urbano. El segundo corresponde también a la alternativa de mínimo costo y aún más los resultados de un análisis de disposición a pagar indican que tiene índices de rentabilidad adecuados, pero se debe poner en efecto un sistema de cobros efectivo.
- 5.13 Los dos proyectos de carreteras de la muestra fueron analizados con la utilización del modelo HDM-Highway Design and Maintenance Standards Model para estimar los beneficios del ahorro en la operación de vehículos y en el mantenimiento de las vías. Adicionalmente, se consideró el ahorro de tiempo, medido por el salario del conductor del vehículo. Mediante conteos de tráfico y encuestas de origen-destino se determinaron los flujos de tráfico normal y desviado. Las proyecciones fueron realizadas en base al crecimiento de la población del área servida y del ingreso. El tráfico generado fue estimado en base a los desarrollos turísticos (hoteles

y casas de veraneo) previstos en el área de influencia de los respectivos proyectos. Durante el análisis se procuró optimizar los proyectos propuestos adecuándolos al tráfico previsible y además asegurando que todos los tramos tengan una tasa interna de retorno económico (TIRE) no inferior al 12%. El análisis del primer proyecto indicó que con las adecuaciones y/o recortes en los trechos terminales de las vías propuestas la inversión inicialmente prevista de US\$31,1 millones fue optimizada a US\$23,2 millones. El segundo proyecto, con un costo de US\$12,7 millones, resultó no ser viable debido a las exigencias técnicas elevadas que pueden ser modificadas, y así se hará, para que cumpla totalmente con los criterios de elegibilidad.

- 5.14 Las obras del aeropuerto de São Luís, Aracaju y Natal buscan proporcionar mayor comodidad y seguridad a sus usuarios con la ampliación y mejoría de las terminales de pasajeros. En el caso de Porto Seguro y Fortaleza se busca además mejorar la operación de las aeronaves mediante ampliación de pistas o reubicación de la terminal de pasajeros. Para el primer grupo de proyectos se estimó la disposición a pagar (DAP) de los usuarios para tener mayor comodidad en las terminales de pasajeros. Para el segundo grupo se sumaron los beneficios por la reducción en los gastos operacionales de las aeronaves. Todos los proyectos evaluados resultaron con una TIRE superior al 12%, mínimo requerido por el Banco. Cabe resaltar que la TIRE del proyecto de Fortaleza es marginalmente aceptable (12,4%) pero no incluye los beneficios que serían generados con la construcción de la vía de acceso a la terminal. En el caso de que los precios de los pasajes aéreos bajen, la rentabilidad también sería mayor.
- 5.15 Otros proyectos presentados y analizados como parte de la muestra inicial que por su grado de preparación no cumplen todavía con los requerimientos de elegibilidad establecidos fueron: uno de administración de residuos sólidos el cual debe incorporar la solución integral del problema incluyendo la recolección y eliminación final de los residuos y la educación ambiental, y uno de recuperación del patrimonio histórico que debe ser presentado como un programa integrado, con diseños completos de la infraestructura prevista y selección y costo de las obras en inmuebles a ser recuperados. Se deberá reformular y completar los proyectos para que puedan ser examinados por el BNB y el Banco con la expectativa de que podrán ser considerados elegibles con arreglo al programa que se examinarán a la luz de las obras y medidas necesarias para que sean rentables (infraestructura, superestructura, comercialización, etc.). En el programa también se proponen dos complejos turísticos globales. Estos proyectos serán revisados por el BNB y el BID.

- 5.16 El resultado final del análisis de los proyectos que se consideraron elegibles para formar parte de la muestra es el siguiente:

Proyecto y sector	Costo directo ** (US\$000)	TIRE (%)
Paraipaba-CE Agua y Alcantarillado	2.300	13,0
Paracuru-CE Agua y Alcantarillado	3.806	14,0
Aracaju-SE Agua y Alcantarillado	34.247	12,0
Atalaia Nova-SE Agua	345	26,0
Carreteras de Ceará	26.729	21,3
Parque das Dunas-RN Ambiental	1.165	1/
Protección Playa Pécem-CE Ambiental	420	1/
Educación ambiental-CE Ambiental	805	1/
Protección Playa Paracuru-CE Ambiental	551	1/
Subtotal Obras Múltiples	70.340	
Natal-RN Aeropuerto	15.700	22,1
Fortaleza-CE Aeropuerto	58.200	12,4
Aracaju-SE Aeropuerto	6.710	18,7
São Luís-MA Aeropuerto	7.210	17,7
Porto Seguro-BA Aeropuerto	5.700	25,4
Subtotal Especifico	93.520	
TOTAL GENERAL	163.860	
** En el caso de los proyectos de obras múltiples, el costo directo incluye el aumento de costos de imprevistos.		
1/ Mínimo costo		

E. Viabilidad técnica de las obras

- 5.17 El análisis de los proyectos de la muestra del subprograma de obras múltiples (saneamiento, carreteras, vías urbanas, drenaje y protección ambiental), así como la evaluación realizada para los proyectos de aeropuertos, permiten concluir que las obras propuestas en los diversos sectores son técnica y operativamente factibles. En todos los casos los proyectos responden a necesidades ampliamente justificadas de construir y/o ampliar instalaciones existentes, de mejorar niveles de servicio, o de proteger el medio ambiente.
- 5.18 Las principales consideraciones que sustentan esta conclusión son:
- los diseños y las especificaciones de construcción han sido preparados por firmas consultoras de acuerdo con normas adecuadas, las cuales coinciden con prácticas de ingeniería generalmente aceptadas. Los proyectos de manejo de dunas se basan en experiencias pilotos con resultados positivos;
 - los costos estimados se consideraron razonables y comparables a costos recientes en obras similares. Además se han incluido fondos para imprevistos y para cubrir eventuales aumentos en los costos de las obras durante el período de ejecución;
 - el cronograma de ejecución propuesto de

cinco años se considera realista; iv) las entidades ejecutoras cuentan con la experiencia suficiente para contratar y supervisar la construcción de las obras, así como para efectuar las funciones relacionadas con su operación y conservación. El programa de fortalecimiento institucional contribuirá a mejorar la capacidad administrativa de dichas entidades; v) se anticipa que existirá suficiente interés por parte de firmas constructoras y proveedoras de equipos y materiales, como para garantizar un adecuado nivel de competencia en los procesos de licitación; vi) por la relativa simplicidad de las obras propuestas, no se anticipan problemas técnicos durante la construcción que puedan afectar negativamente los costos o el período de ejecución; y vii) la unidad ejecutora del programa, dentro del BNB, contará con el personal calificado para llevar a cabo la revisión de los proyectos futuros, utilizando como guía los criterios técnicos de elegibilidad establecidos en el Reglamento Operativo del programa.

- 5.19 En el caso de los sectores que no contaron con proyectos totalmente desarrollados dentro de la muestra del programa, tales como limpieza urbana y recuperación del patrimonio histórico, la evaluación de los estudios disponibles permitió confirmar la importancia de la inclusión de estos dos sectores dentro del programa. Una vez concluidos los estudios para los primeros proyectos en cada sector, éstos serán revisados por el Banco. Al igual que en los demás sectores, los criterios técnicos de elegibilidad permitirán garantizar una selección adecuada de proyectos.

F. Viabilidad ambiental

- 5.20 La viabilidad ambiental del programa se sustenta en gran medida en la aplicación de las estrategias de turismo de los estados que privilegian la preservación y valorización de los recursos naturales, culturales e históricos y por la inclusión de proyectos que tienden a mejorar las condiciones sanitarias y de salud de la población al igual que a proteger el medio ambiente.
- 5.21 La aplicación de la política y reglamentación ambiental del Brasil es congruente con la política del Banco de garantizar la calidad ambiental de los proyectos; el proceso de licenciamiento ambiental se ha venido cumpliendo paralelamente a la preparación de los proyectos de la muestra y se han incluido dentro del Reglamento Operativo criterios de elegibilidad que garantizan las consideraciones ambientales para su diseño y ejecución.
- 5.22 Debido a las diferencias de desarrollo y fortaleza institucional de los organismos estatales de medio ambiente (OEMAS) del Nordeste, se ha incluido un importante componente de fortalecimiento institucional, al igual que se han establecido los mecanismos de control ambiental dentro del ejecutor, acciones con las cuales se asegura que se pondrá en práctica un sistema adecuado de autorización y control ambiental que satisfaga la legislación nacional y los procedimientos y políticas del Banco.

- 5.23 Los proyectos incluidos en la muestra han sido analizados desde el punto de vista ambiental, habiéndose cumplido con los procesos de licenciamiento ambiental y en cada caso se han incluido las modificaciones y/o requerimientos que mitigan los impactos ambientales, recuperan áreas degradadas y educan a la población.

G. Focalización e impacto distributivo

- 5.24 Según el Instituto Brasileño de Estadísticas (IBGE), más del 55% de la población total del Brasil que vive por debajo de la línea de la pobreza está en el Nordeste. Además, más del 60% de la población que vive en las comunidades que se beneficiarán de los proyectos de saneamiento, caminos y recuperación ambiental que fueron evaluados al prepararse el programa corresponde al grupo de bajos ingresos (en algunos casos el porcentaje llega al 100%). De conformidad con lo dispuesto en el acuerdo de la Octava Reposición, este programa puede ser clasificado bajo el criterio A en vista de que está orientado hacia zonas con una población predominantemente de bajos ingresos. Al mismo tiempo, corresponde hacer notar que más del 50% de los beneficios directos generados por el programa en general estarán dirigidos a los grupos de bajos ingresos. Se prevé que las obras de infraestructura no producirán impactos diferenciados sobre la mujer.

PROGRAMA DE ACCIÓN PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO DEL NORDESTE
(PRODETUR/NE)

REGLAMENTO OPERATIVO

I. PROPÓSITO Y DEFINICIONES

A. Propósito

- 1.1 El propósito de este reglamento es establecer los términos y las condiciones que regirán los componentes de obras múltiples y desarrollo institucional del Programa de Acción para el Desarrollo Turístico del Nordeste (PRODETUR/NE). El documento define las relaciones entre las entidades financiadoras y ejecutoras, así como también establece las reglas generales de financiamiento, elegibilidad y condiciones para la ejecución del programa.

B. Definiciones

- 1.2 En el presente reglamento, los términos mencionados a continuación tendrán el siguiente significado:

a. BID

Banco Interamericano de Desarrollo.

b. BNB

Banco do Nordeste do Brasil S.A., calificado como prestatario, organismo ejecutor e institución financiera intermediaria, de conformidad con el Reglamento Operativo del programa.

c. ESTADO

Cada uno de los estados de la región del nordeste que participan en el programa.

d. PROGRAMA

Programa de Acción para el Desarrollo Turístico del Nordeste (PRODETUR/NE) financiado con recursos del préstamo y de contrapartida local.

e. SUBPROGRAMA

El conjunto de proyectos que corresponden a cada Estado participante, que será financiado por el programa.

f. PROYECTO

La obra que se realiza que forme parte del subprograma del Estado respectivo.

g. PRÉSTAMO

Financiamiento del BID al BNB, en los términos del (de los) contrato(s) de préstamo, celebrado(s) el

h. SUBPRÉSTAMO

Préstamo concedido por el BNB a un Estado, de conformidad con el reglamento operativo del programa para financiar los proyectos del subprograma del Estado respectivo.

i. CONVENIO DE FINANCIAMIENTO

El acuerdo entre el BNB y el Estado mediante estableciendo las condiciones generales de su ejecución.

j. CONTRATO DE SUBPRÉSTAMO (CS)

Instrumento legal mediante el cual se concede el subpréstamo.

k. UNIDAD EJECUTORA CENTRAL (UEC)

La unidad creada a nivel del BNB para la gestión del programa, incluido el análisis y la aprobación de las solicitudes de financiamiento, supervisión y seguimiento del programa.

l. UNIDAD EJECUTORA ESTATAL (UEE)

La unidad ejecutora creada a nivel estatal para la coordinación, supervisión y administración financiera del subprograma del Estado respectivo.

m. ORGANISMOS EJECUTORES LOCALES (OEL)

Compañías estatales de saneamiento, departamentos estatales de carreteras y otros organismos estatales o municipales responsables de la ejecución física de las obras y los servicios financiados por el programa.

n. **ÓRGANISMOS BENEFICIARIOS**

Órganos estatales o municipales que reciben las obras, equipos o servicios financiados por el programa aunque no sean responsables directos de la ejecución del mismo.

II. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

A. Objetivos

- 2.1 El objetivo básico del programa es reforzar la capacidad de la región del nordeste en materia de mantenimiento y ampliación de su creciente industria turística, contribuyendo de este modo al desarrollo socioeconómico regional. La meta básica del programa consiste en proveer infraestructura básica y servicios públicos en áreas que actualmente son de expansión turística y donde la capacidad del Estado no está a la altura de la demanda de los servicios; tales inversiones beneficiarán principalmente a la población de bajos ingresos de las áreas seleccionadas. Al mejorar las condiciones de las áreas turísticas, el programa busca también atraer otras actividades turísticas privadas y más adecuadas, generando así oportunidades de empleo, mejoramiento de los niveles de ingreso y aumento de las rentas públicas.
- 2.2 Este objetivo se tratará de lograr mediante la aplicación de las estrategias turísticas elaboradas por los Estados, traducidas en planes de acción que contengan los proyectos prioritarios de infraestructura, servicios públicos y desarrollo institucional, destinados a dinamizar la actividad turística y la participación del sector privado en esta esfera.

B. Descripción del programa

- 2.3 El programa financiará obras múltiples de infraestructura básica y servicios públicos, cinco proyectos específicos de mejoramiento de aeropuertos y proyectos de desarrollo institucional, considerados prioritarios para darle más ímpetu al turismo en la región.
- 2.4 El presente Reglamento Operativo se aplica exclusivamente a la ejecución de los componentes de las obras múltiples y de desarrollo institucional del programa, que busca asegurar que se logren los objetivos previstos.

1. Obras múltiples: sectores elegibles

- 2.5 Con los recursos del programa se podrá financiar obras e inversiones en los siguientes sectores, siempre que el BNB y el BID hayan declarado que llenan los requisitos:

- a. Saneamiento (abastecimiento de agua y alcantarillado sanitario);
- b. Administración de residuos sólidos;
- c. Protección y recuperación ambiental;
- d. Transporte (obras viales urbanas y carreteras); y
- e. Recuperación del patrimonio histórico.

2. Desarrollo institucional

- 2.6 Mediante este componente se podrá financiar la asistencia técnica a los organismos participantes en el programa, elaboración y aplicación de planes de desarrollo urbano y ambiental y capacitación de recursos humanos.

III. ELEGIBILIDAD

A. De los Estados

- 3.1 Serán declarados elegibles para financiamiento del programa los Estados que reúnan los requisitos que se enumeran a continuación:
- a. que el Estado presente equilibrio financiero, con margen de ahorro real suficiente para atender el servicio de la deuda resultante del subpréstamo y de otros financiamientos de los cuales sea responsable, así como la contrapartida de recursos propios necesarios para la ejecución del proyecto y de las demás obras de responsabilidad del Estado;
 - b. que el Estado responda a las exigencias establecidas por el Senado Federal, inclusive en lo que respecta a los límites del endeudamiento y la capacidad de pago. En caso de que el Senado otorgue excepción a estos límites, el Estado deberá mantener un margen de ahorro disponible para inversiones no inferior al 40%;
 - c. que se cumpla con el PIS/PASEP, FINSOCIAL/COFINS, INSS y FGTS;
 - d. que se cuente con la autorización legislativa específica para asumir el préstamo y que se asigne a FPE o FPM cuotas de valor suficiente para atender el servicio de la obligación financiera asumida, además de garantizar la disponibilidad de fondos de contrapartida local en sus presupuestos actuales y futuros.
 - e. que no aparezca en el registro de préstamos no pagos de entidades federales (CADIN); y

- f. que el Estado posea una estrategia turística y un plan de acción para la aplicación de esta estrategia, aprobados por el BNB y por el BID.

B. De los proyectos

3.2 Serán elegibles para participar en el financiamiento del programa los proyectos que respondan a las exigencias que se enumeran a continuación:

- a. que formen parte de la estrategia turística y del plan de acción del Estado previamente aprobados por el BNB y por el BID;
- b. que el organismo ejecutor local y/o beneficiario demuestre capacidad técnica y organizativa, así como equilibrio financiero, de modo de garantizar la ejecución, operación y mantenimiento de los proyectos previstos. En caso de insuficiencia financiera deberán demostrar que están iniciando procesos de ajuste para alcanzar dicho equilibrio recurriendo inclusive a medidas suplementarias de desarrollo institucional mediante el propio programa;
- c. cumplan con los requisitos técnicos y legales referentes al Sistema de Licenciamiento de Actividades Contaminadoras, presentando todas las licencias exigibles (licencia previa, licencia de instalación y, cuando fuere el caso, licencia de operación) y adoptando las medidas de protección y control ambiental que sean necesarias;
- d. presenten planes de reasentamiento en los casos en que el proyecto conlleve a expropiaciones que obliguen a reubicar a la población;
- e. presenten planes para evitar los efectos negativos que puedan ser resultantes del flujo migratorio de las poblaciones en la búsqueda de empleo, especialmente en la etapa de construcción de complejos turísticos, cuando el proyecto represente la apertura de nuevas áreas turísticas;
- f. presenten condiciones de recuperación de costos cuando corresponda; y
- g. presenten viabilidad técnica, socioeconómica y ambiental, según los criterios de elegibilidad y evaluación y elegibilidad respectivos que constan en los Anexos A, B, C, D y E, que forman parte de este Reglamento.

IV. TRÁMITE Y CONDICIONES DE FINANCIAMIENTO DE LOS SUBPRÉSTAMOS

4.1 El financiamiento de los subpréstamos será tramitado de conformidad con las normas establecidas en el Convenio de Préstamo y según los procedimientos y condiciones que se resumen a continuación.

A. Formalización de los convenios de financiamiento

4.2 El Estado presentará al BNB su subprograma, que necesariamente deberá formar parte de la estrategia turística y del plan de acción e incluir el plan de trabajo del componente de desarrollo institucional, previamente aprobado por el BNB y por el BID.

4.3 El BNB preparará el convenio de financiamiento que será firmado con el Estado, en el cual constarán los siguientes compromisos por parte de los Estados:

a. ejecutar el subprograma de conformidad con los documentos, cronogramas y planes de trabajo aprobados;

b. presentar, como condición para el primer desembolso, lo siguiente:

- (i) prueba de que el Estado haya constituido una Unidad Ejecutora Estatal con capacidad técnica y organizativa adecuada para garantizar la normal ejecución de su subprograma;
- (ii) los nombres y las firmas de los representantes legales del Estado para la realización del subprograma;
- (iii) prueba de que el Estado dispone de un órgano estatal de control ambiental capacitado para operar el Sistema de Licenciamiento de Actividades Contaminadoras, según lo definido en la legislación federal;
- (iv) prueba de que hayan sido firmados los contratos de servicios de consultoría para los proyectos de desarrollo institucional destinados a los órganos de turismo y de medio ambiente;
- (v) prueba de que todos los proyectos de obras múltiples incluidos en el primer año de ejecución del programa hayan obtenido las licencias de instalación emitidas por la autoridad competente en cada Estado;
- (vi) un plan actualizado de aplicación de recursos para el subprograma, indicando la fuente de recursos prevista

(BID o local) para las inversiones que serán financiadas con arreglo al programa; y

(vii) prueba de que la Unidad Ejecutora Estatal dispone de un plan de cuentas del subprograma, de conformidad con las exigencias del programa.

- c. Informes del progreso realizado: presentar informes sobre la marcha del subprograma, correspondientes a junio y diciembre de cada año, dentro de los 30 días siguientes a estas fechas, durante todo el período de ejecución del subprograma, que aborden aspectos requeridos por el BNB;
- d. Informaciones para la evaluación ex post: presentar información sobre el comportamiento del sector de turismo en el Estado y sobre los proyectos que se incluirán en la evaluación ex post dentro de los plazos estipulados por el BNB y abordando los aspectos requeridos por el mismo; y
- e. Informes de mantenimiento: presentar informes anuales al BNB durante los primeros 10 años siguientes a la terminación de la obra, para todas las obras y equipo financiados con recursos del programa.

- 4.4 El convenio de financiamiento establecerá la disponibilidad de recursos del préstamo, por un plazo de 20 meses siguientes a la vigencia de (de los) contrato(s) de préstamo(s) entre el BNB y el BID, para financiar hasta 50% del costo total estimado del subprograma del Estado, dentro de los límites de financiamiento establecidos en el Capítulo VI de este Reglamento.
- 4.5 En el caso de que las obras múltiples previstas en el subprograma del Estado no hayan sido contratadas dentro del plazo establecido en el párrafo 4.4 anterior, los recursos del préstamo reservados para financiar dichas obras estarán liberados de compromiso y serán puestos a disposición general de todos los Estados participantes en el programa.
- 4.6 Antes de su firma, el BNB deberá enviar una copia del convenio de financiamiento al BID, para obtener su visto bueno con la salvedad de que el financiamiento para cada proyecto contenido en el subprograma estará sujeto al análisis y la aprobación del proyecto individual por parte del BNB y, en algunos casos, del BID.
- 4.7 Una vez que sea presentado previamente al BID para que éste dé su visto bueno, el convenio de financiamiento podrá ser modificado dentro del plazo de ejecución del programa para incorporar modificaciones y/o agregados al subprograma que será financiado.

B. Solicitud de financiamiento de subpréstamo

- 4.8 Durante el proceso de diseño y preparación de los proyectos, el BNB se compromete a prestar toda la orientación y apoyo necesarios para asegurar el cumplimiento de los requisitos para su aceptación. La UEC examinará cada proyecto en forma detallada, realizando comentarios y señalando las deficiencias de aquellos que no llenen las condiciones de elegibilidad del programa, según este Reglamento.
- 4.9 En los casos de proyectos de obras múltiples, el Estado solicitante presentará para el análisis de la UEC el proyecto o proyectos a nivel ejecutivo, que contengan todas las informaciones necesarias para su evaluación, que incluirá el examen de la viabilidad técnica, financiera, económica, ambiental, institucional y jurídica. Cuando las obras estén ubicadas en áreas nuevas (complejos turísticos), el conjunto de todas las obras previstas para el área deberá presentarse como grupo para su análisis integrado por parte del BNB y el BID.
- 4.10 En los casos de proyectos de desarrollo institucional, el Estado solicitante presentará, para el análisis de la UEC, los términos de referencia elaborados para la contratación de los servicios correspondientes.
- 4.11 De conformidad con las condiciones mencionadas anteriormente, y una vez analizado el proyecto y determinado que el mismo debe ser modificado o complementado, la UEC lo devolverá al Estado solicitante con una clara indicación de cada una de las modificaciones previas requeridas para que el proyecto sea aprobado.
- 4.12 Si el análisis determinara que el proyecto presenta viabilidad técnica, económica, financiera, ambiental, institucional y jurídica, el mismo será sometido por la UEC para la consideración y aprobación final por parte del BNB. Todas las obras múltiples que el BID analizó anteriormente para su posible inclusión en la muestra representativa, pero que no cumplieron totalmente con los criterios de elegibilidad, serán enviadas al BID para su examen y aprobación. También se presentarán al BID para su examen y aprobación, los dos primeros proyectos adicionales de obras múltiples en cada sector y los dos primeros proyectos de desarrollo institucional por tipo de beneficiario. El BID se reserva el derecho de examinar cualquier otro proyecto aprobado por el BNB.

C. Formalización del contrato de subpréstamo

- 4.13 Una vez que el proyecto (o grupo de proyectos) sea aprobado por el BNB y por el BID, si es necesario, el contrato de subpréstamo, cuyos principales términos, cláusulas y condiciones se describen posteriormente, será firmado por el BNB y por el Estado. Se enviará al BID una copia del contrato de subpréstamo para información y control.

4.14 Todo contrato de subpréstamo deberá ser formalizado mediante la suscripción de los correspondientes instrumentos legales, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en este Reglamento.

4.15 En el caso de que haya participación de un municipio en el proyecto, el Estado deberá presentar un convenio firmado entre éste y el municipio en el cual se definan las condiciones de ejecución, financiamiento y transferencia de los proyectos ejecutados.

1. Términos y condiciones financieras del contrato de subpréstamo

4.16 Los contratos de subpréstamo obedecerán a los siguientes términos y condiciones financieras:

- a. se expresarán en moneda corriente de la República Federativa del Brasil y en su equivalente en dólares de los Estados Unidos de América;
- b. serán garantizados por transferencia de cuotas del Fondo de Participación de los Estados (FPE) a que tenga derecho el Estado;
- c. la tasa de interés aplicable al subpréstamo será equivalente al costo de los recursos del préstamo del BID más una comisión anual de 2,5% que se cobrará semestralmente; y
- d. el plazo de amortización del financiamiento será de hasta 25 años, inclusive el período de gracia.

2. Condiciones operativas del contrato de subpréstamo

4.17 Las condiciones básicas establecidas en las políticas operativas del BID serán transferidas al Estado por el BNB, inclusive las siguientes obligaciones que asumirá el Estado a través del convenio de subpréstamo:

- a. adoptar medidas adecuadas con relación a los ajustes tarifarios para que se logren parámetros aceptables de eficiencia operativa;
- b. conservar las obras financiadas con recursos del programa y durante los 10 primeros años siguientes a la terminación del proyecto, presentar al BNB planes anuales de operación y mantenimiento de las mismas e informes, también anuales, sobre las actividades de conservación del año anterior;
- c. presentar anualmente al BNB los estados financieros del proyecto, sometidos a la auditoría de contadores públicos independientes; y

- d. mantener los registros del proyecto abiertos a la revisión e inspección del BNB y del BID.

4.18 Los contratos de subpréstamo correspondientes a los proyectos de saneamiento contarán también con disposiciones relacionadas con la recuperación de costos, que se detallan en el Capítulo VI.

3. Otras disposiciones de los contratos de subpréstamo

4.19 También constarán las siguientes disposiciones de los contratos de subpréstamo:

- a. el compromiso del Estado de acatar las orientaciones técnicas relativas a la ejecución de las obras, conservación y uso de recursos naturales y el medio ambiente, presentando inclusive al BNB las licencias ambientales;
- b. el compromiso del Estado de que los bienes y servicios financiados con recursos del programa serán utilizados exclusivamente en la ejecución del respectivo proyecto;
- c. el compromiso del Estado de proveer los recursos de contrapartida propios necesarios para la ejecución del proyecto; el Estado podrá, mediante convenio con los órganos ejecutores locales o municipios beneficiarios, acordar que éstos contribuyan al financiamiento de la contrapartida local;
- d. se utilizará como mecanismo de desembolso:
- e. el derecho del BNB de suspender los desembolsos o declarar vencida la deuda y exigir de inmediato su pago, si el Estado deja de cumplir las obligaciones asumidas en el convenio de financiamiento o en el convenio de subpréstamo;
- f. la facultad del BNB de suspender los desembolsos si el BID suspendiera el derecho del BNB de utilizar los recursos del préstamo o suspender la liberalización de los recursos destinados al convenio de subpréstamo;
- g. el derecho del BNB y del BID de fiscalizar el proyecto financiado, con libre acceso a las obras y dependencias relacionadas con el proyecto, así como a la documentación contable y técnica;
- h. el compromiso del Estado de que la infraestructura física, los equipos y otros activos de los sistemas y servicios correspondientes a las obras ejecutadas con recursos del programa serán administradas, manejadas y mantenidas de conformidad con las normas técnicas aplicables al caso a partir de la entrega de la obra;

- i. la obligación del Estado de presentar informes sobre la marcha del proyecto, correspondientes a junio y diciembre de cada año, dentro de los 30 días siguientes a estas fechas, durante todo el período de ejecución del proyecto, que aborden aspectos requeridos por el BNB;
 - j. el compromiso del Estado de adoptar las medidas necesarias para que los contratos de obras y de prestación de servicios, así como las adquisiciones de bienes con recursos del programa, se realicen de conformidad con el procedimiento de licitaciones y con el reglamento operativo establecidos por el programa;
 - k. la obligación del Estado de fiscalizar y supervisar las obras financiadas con recursos del programa;
 - l. la obligación del Estado de contratar a una firma de auditores independientes para que efectúe la auditoría de la operación a nivel estatal; y
 - m. el compromiso del Estado de que todas las recomendaciones resultantes de la asistencia técnica y del desarrollo institucional formuladas por la UEC sean ejecutadas por los órganos ejecutores locales (OEL).
- D. Restricciones para el uso de los recursos
- 4.20 Los recursos del programa no podrán destinarse a financiar lo siguiente: a) refinanciamiento de deudas, b) adquisición de bienes usados, c) gastos de administración, d) capital de trabajo y e) adquisición o arrendamiento de inmuebles, excepto los terrenos necesarios para la ejecución del proyecto, cuya adquisición deberá ser financiada con los recursos de contrapartida local o del órgano ejecutor local participante.

V. EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROGRAMA

A. Unidades ejecutoras estatales

- 5.1 El gobierno de cada Estado deberá crear una Unidad Ejecutora Estatal (UEE), vinculada a una Secretaría de Gobierno. La UEE estará dirigida por un Secretario Ejecutivo, nombrado por el gobernador de cada Estado, a quien le compete dirigir el programa durante la etapa de ejecución, coordinar los proyectos ejecutados por los organismos de ejecución locales y presentar los informes y pedidos de desembolso al BNB, con cargo a la cuenta de financiamiento. La UEE será el único interlocutor del BNB para el programa, a nivel estatal.

B. Proceso de licitación

- 5.2 Una vez contratado el subpréstamo, la UEE o el OEL, o municipio al que fuere delegada esa responsabilidad, procederá a la licitación de las obras y servicios y la adquisición de materiales y equipos incluidos en los proyectos, de conformidad con las disposiciones generales para licitaciones aprobadas por el BID y por el BNB, que constan en los Anexos F y G que forman parte integrante de este Reglamento.
- 5.3 En el caso de proyectos de desarrollo institucional, la regla general será la ejecución y el seguimiento directamente por parte de la Unidad Ejecutora Estatal. La delegación de esta responsabilidad se recomienda en el caso de proyectos cuyos beneficiarios sean prefecturas de capitales, toda vez que se compruebe su adecuada capacidad de ejecución.

C. Desembolsos y registros financieros

- 5.4 Serán elegibles para desembolsos con cargo al préstamo solamente los proyectos cuyas licitaciones hayan sido previamente aprobadas por el BNB y el BID.
- 5.5 Con los recursos del financiamiento y de la contrapartida local, los OEL ejecutarán el proyecto, remitiendo mensualmente las cuotas de la cuenta a la UEE para que ésta, a su vez, las envíe al BNB para los futuros desembolsos.
- 5.6 La UEE enviará al BNB, también mensualmente, las facturas referentes a los gastos que serán cubiertos con recursos del programa, con la aprobación de la fiscalización responsable del programa, de la fiscalización responsable de cada proyecto y del dirigente de la UEE.
- 5.7 Verificada la compatibilidad entre los desembolsos solicitados y la situación física del proyecto financiado, el BNB liberará los recursos a las cuentas de los contratistas y proveedores de servicios designados, enviando a la UEE copias de las facturas pagadas, para fines de registro y de contabilidad.
- 5.8 La UEE será responsable del análisis de los pagos de la cuenta, manteniendo sus registros contables a disposición del BNB y de la auditoría externa. Durante la vigencia del contrato de subpréstamo, el BNB y/o el BID podrán a su criterio, realizar inspecciones y fiscalización de las dependencias, libros y controles de la UEE y de los OEL relacionados con el proyecto.

D. Informes sobre la ejecución del programa

- 5.9 Con el fin de evaluar el cumplimiento de los objetivos del programa en sus aspectos físicos, financieros e institucionales, los Estados

deberán presentar al BNB informes sobre la marcha de su sub-programa, los estados financieros correspondientes y las informaciones solicitadas para realizar la evaluación ex post.

VI. DISPOSICIONES GENERALES

A. Límites del financiamiento

- 6.1 Durante el período de 20 meses, a partir de la fecha del inicio de la vigencia del (de los) contrato(s) de préstamo firmado(s) entre el BID y el BNB, el monto total de los recursos provenientes del BID que se prestarán a cada Estado por medio de contratos de subpréstamo se limitará a la suma de US\$45 millones, o al monto establecido en el párrafo 6.2, la que fuere menor.
- 6.2 El monto de los recursos del programa provenientes del BID que se prestarán a cada Estado a través de los contratos de subpréstamo se limitará, durante todo el período de duración del programa, a la cantidad que asegure que la contrapartida anual requerida del Estado no exceda el 25% del margen de ahorro real del Estado, actualizado monetariamente.
- 6.3 Para el cálculo del límite de que trata el párrafo 6.2 anterior no se considerará ninguna contrapartida proveniente de fuente que no sea el propio Estado.
- 6.4 El monto y el período establecidos en el párrafo 6.1 anterior podrán ser modificados después del inicio del programa, mediante acuerdo entre el BID y el BNB, siempre que dicho monto no exceda la suma establecida en el párrafo 6.2.
- 6.5 El monto de los recursos del programa provenientes del BID y de los Estados que se utilizarán para el financiamiento de los proyectos del sector de transporte se limitará a la suma de US\$130 millones.

B. Mecanismos de recuperación de costos

- 6.6 Las inversiones financiadas con recursos del programa deberán ser recuperadas mediante la fijación de tarifas por servicios, impuestos generales, tasas especiales o contribuciones por mejoramiento.
- 6.7 Con relación a las compañías estatales o municipales de agua y alcantarillado sanitario, los Estados estarán obligados a adoptar las medidas necesarias para que los ingresos resultantes de la aplicación de la estructura tarifaria sean suficientes para cubrir la totalidad de los costos de explotación del servicio, incluidos

los de administración, funcionamiento, mantenimiento y depreciación, además de permitir obtener una rentabilidad razonable sobre la inversión reconocida.

- 6.8 El porcentaje de rentabilidad será determinado de modo de permitir que la compañía de agua y alcantarillado sanitario genere recursos suficientes para cubrir el servicio de su deuda y participar en el financiamiento de su programa de obras.
- 6.9 Para las compañías de agua y alcantarillado sanitario elegibles para participar en el programa se podrá establecer planes de ajustes destinados a alcanzar la meta establecida dentro de un plazo no superior a cuatro años.
- 6.10 Las tasas cobradas por la utilización de los servicios públicos financiados por el programa deberán proporcionar recursos suficientes para garantizar, como norma general, los costos de operación, administración, mantenimiento e inversión. En casos excepcionales, en especial en función de las condiciones de ingreso de las poblaciones, se podrán utilizar las rentas generales de los Estados o Municipios como forma de complementar estos gastos, debiendo quedar bien claro que el proyecto no generará déficit en la cuenta corriente del Estado o Municipio.
- 6.11 En los casos en que no se pueda identificar con claridad a los usuarios de los servicios o beneficiarios directos de un proyecto, en zonas urbanas, la recuperación de costos podrá efectuarse a través de una tributación sobre la propiedad inmobiliaria, mediante actualización de los valores catastrales de las propiedades beneficiadas por las obras.

C. Administración de los recursos del programa

- 6.12 El BNB creará una cuenta especial, que será administrada por la UEC, en la cual se depositarán los recursos del programa y los reembolsos de los subpréstamos, manteniéndose sobre la misma una contabilidad independiente y detallada.
- 6.13 Los saldos que se acumulen por encima del monto necesario para el pago del servicio del préstamo al BID podrán ser utilizados solamente para la concesión de nuevos créditos que se ajusten sustancialmente a las normas establecidas para el programa, excepto si después de cinco años después de la fecha del último desembolso el BID y el BNB acuerdan dar otro destino a los reembolsos de los subpréstamos, sin alejarse de los objetivos básicos del programa, o reducir el plazo de vigencia del crédito.

D. Vigencia y modificaciones

- 6.14 El BNB y los Estados podrán sugerir modificaciones a este Reglamento para adaptarlo a nuevas circunstancias o condiciones que se

presenten durante la aplicación del programa, con miras a asegurar la consecución de los objetivos perseguidos. Las modificaciones entrarán en vigor cuando el BID y el BNB manifiesten su acuerdo.

APENDICE I

PROYECTO DE RESOLUCION

BRASIL. PRESTAMO /OC-BR AL BANCO DO NORDESTE DO BRASIL S.A.
Programa de Desarrollo del Turismo en el Noreste de Brasil.

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el Banco do Nordeste do Brasil S.A., como Prestatario, y la República Federativa del Brasil, como Garante, para otorgale al primero un préstamo destinado a cooperar en el financiamiento de un Programa de Desarrollo del Turismo en el Noreste de Brasil. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$400.000.000 o su equivalente en otras monedas, excepto la de la República Federativa del Brasil, que formen parte de los recursos del capital ordinario del Banco, y se sujetará a las "Condiciones Contractuales Especiales" y a los "Plazos y Condiciones Financieras" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.