

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO

BRASIL

PROGRAMA DE DESARROLLO INTEGRADO DEL MUNICIPIO DE CAMPO GRANDE

(BR-L1104)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Jesús Navarrete (FMM/CBR), Jefe; Catalina Gómez y Fernanda Magalhães (FMM/CBR); Eduardo Sierra (RND/CBR); Teresa Maurea Faria (LEG/SGO); Ludhiana Moreira (CSC/CBR); también colaboraron: Edison Bidone, Raúl Cisternas, Diomira Faria, Francisco Marcondes, Raúl Ramos (consultores).

INDICE

I.	MARCO DE REFERENCIA.....	1
A.	El Municipio.....	1
B.	La situación urbana municipal.....	1
C.	Estrategia del municipio y del programa.....	6
D.	Estrategia del Banco y lecciones aprendidas en programas urbanos	7
II.	EL PROGRAMA	7
A.	Objetivo	7
B.	Descripción.....	8
C.	Costo y Financiamiento.....	10
D.	Condiciones financieras.....	11
III.	EJECUCIÓN DEL PROGRAMA	11
A.	Prestatario, garante y ejecutor	11
B.	Ejecución y administración del programa	11
C.	Período de ejecución y calendario de desembolsos.....	16
D.	Mantenimiento de las obras.....	16
E.	Fondo Rotatorio y Auditoría Externa	16
F.	Seguimiento a la ejecución.....	17
G.	Sistema de gestión y monitoreo.....	17
H.	Revisiones de medio término y final	18
IV.	VIABILIDAD DEL PROGRAMA	18
A.	Viabilidad técnica.....	18
B.	Viabilidad institucional	19
C.	Viabilidad socioeconómica	19
D.	Análisis de beneficiarios.....	21
E.	Viabilidad financiera	21
F.	Impactos ambientales y sociales.....	22
G.	Resultados y beneficios esperados	23
V.	RIESGOS PRINCIPALES.....	23

ANEXO

ANEXO I - MARCO LÓGICO

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS

Referencias Electrónicas	
Datos económicos básicos Brasil	http://www.iadb.org/countries/home.cfm?language=spanish&id_country=br
Cartera en ejecución	http://idbdocs/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=1212768
Programa tentativo de préstamos	http://opsgs1/absprj/tentativelending.ASP?S=BR&L=SP
ANEXO II: Plan de Adquisiciones	http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1309877
Información disponible en los archivos de CBRDOCS	HTTP://CBR-APPS-01.REG.IADB.ORG/WSDOCS/GETDOCUMENT.ASPX?DOCNUM=114613

SIGLAS Y ABREVIATURAS

ADCG	Agencia de Desarrollo Económico de Campo Grande
AGETTRAN	Agencia Municipal de Transporte y Tránsito
CAE	Criterios Ambientales de Elegibilidad
CECOM	Central Municipal de Compras y Licitaciones
CEL	Comisión Especial de Licitaciones
CMDU	Consejo Municipal de Desarrollo Urbano
COFIEEX	Comisión de Financiamientos Externos
DAP	Disposición a pagar
FML	Facilidad en Moneda Local
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
FUNDAC	Fundación Municipal de Cultura
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística
IDH	Índice de Desarrollo Humano
IEA	Informe de Evaluación Ambiental del programa
IMTI	Instituto Municipal de Tecnología de Información
MCG	Municipio de Campo Grande
PAC	Programa de Aceleración del Crecimiento
PCR	<i>Project Completion Report</i>
PEA	Población económicamente activa
PLANURB	Instituto Municipal de Planeación Urbano
PMCG	<i>Prefeitura</i> del Municipio de Campo Grande
PNAFM	Programa Nacional de Apoyo Fiscal a los Municipios
POA	Plan de Operaciones Anual
PROJU	Procuraduría Jurídica
PVCG	Programa Viva Campo Grande
SATUR	Secretaría Municipal de Fomento al Agro-negocio, Industria, Comercio, Turismo, Ciencia y Tecnología
SECI	Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional
SEGOV	Secretaría Municipal de Gobierno
SEMAD	Secretaría Municipal de Administración
SEMADES	Secretaría Municipal de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible
SEMUR	Secretaría Municipal de Control Urbanístico
SEPLAC	Secretaría Municipal de Planeación y Contraloría General
SESOP	Secretaría Municipal de Servicios y Obras Públicas
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
UGP	Unidad Gerenciadora del Programa
ZEIC	Zona Especial de Interés Cultural

BRASIL
Programa de Desarrollo Integrado del Municipio de Campo Grande
(BR-L1104)

RESUMEN DEL PROYECTO

Términos y Condiciones Financieras ¹				
Prestatario: Municipio de Campo Grande (MCG)			Plazo de amortización:	25 años
Garante: La República Federativa de Brasil			Período de gracia:	5 años
Organismo Ejecutor: Municipio de Campo Grande (MCG)			Desembolso:	4 años
Fuente	Monto	%	Tasa de interés:	Libor
BID (FOE/CO)	US\$19.382.000	50	Comisión de inspección y vigilancia:	0%
Local	US\$19.382.000	50		
Otro Cofinanciamiento			Comisión de crédito:	0.25%
Total	US\$38.764.000	100	Moneda:	US\$
			Conversión a Reales	FML
Esquema del Proyecto				
<p>Objetivo del proyecto: El fin del programa es contribuir a mejorar la calidad de vida de los residentes del municipio de Campo Grande mediante la implementación de proyectos urbanos y de acciones para el mejoramiento de la gestión municipal. Los objetivos específicos incluyen: i) revitalizar el área central de la ciudad; ii) mejorar los sistemas de movilidad de la población; y, iii) mejorar la eficiencia de la gestión administrativa de la <i>Prefeitura</i> del Municipio de Campo Grande (PMCG).</p> <p>Condiciones contractuales especiales: <u>Previas al primer desembolso:</u> i) la contratación de los seis consultores de apoyo a la gestión del Programa (§3.4) y ii) la entrada en vigencia del decreto municipal que establece la participación de los entes de administración indirecta involucrados en la ejecución del programa, en los términos acordados con el Banco (§3.6). <u>Otras condiciones financieras:</u> De conformidad con lo descrito en el documento PR-3086-4 (PROCIDADES), con el fin de expandir las posibilidades de financiamiento para el Prestatario, las conversiones de los desembolsos y saldos adeudados en moneda local estarán sujetas a dos condiciones financieras adicionales a las establecidas en la FML: i) la flexibilización de los perfiles de amortización de los desembolsos y saldos adeudados en moneda local y ii) el precio basado en costos efectivos de financiamiento del Banco en caso de que el Banco obtenga su financiamiento a través de la emisión de bonos (§2.9).</p> <p>Excepciones a las políticas del Banco: Reconocimiento de gastos del Programa solicitada por el Ejecutor a partir del 4 de septiembre 2006, fecha previa a la entrada del proyecto en el <i>Pipeline</i> del Banco (§3.20). Se solicita una dispensa a la aplicación de la cláusula de interrupción de la captación de financiamiento del Banco a que se refiere el párrafo 3.15 del Documento GN-2365-2 sobre Facilidad en Moneda Local (FML) de conformidad con lo descrito en el documento PR-3086-4 (PROCIDADES).</p> <p>El proyecto es coherente con la Estrategia de País: Si [X] No []</p> <p>El proyecto califica como: SEQ [] PTI [] Sector [] Geográfica [] % de beneficiarios []</p> <p>Adquisiciones de bienes y servicios: (Ver §3.19).</p> <p>Fecha verificación del CESI: Setiembre 24, 2007.</p>				

(1) La tasa de interés, la comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia que se mencionan en este documento se establecen según lo dispuesto en el documento FN-568-3 Rev. El Directorio Ejecutivo puede modificarlas tomando en consideración los antecedentes existentes a la fecha, así como la respectiva recomendación del Departamento Financiero. En ningún caso podrá la comisión de crédito superar el 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia el 1% del monto del préstamo. (*) En lo que respecta a la comisión de inspección y vigilancia, en ningún caso el cargo podrá superar en un semestre dado el monto que resultaría de aplicar el 1% al monto del préstamo dividido por el número de semestres incluidos en el plazo original de desembolso..

I. MARCO DE REFERENCIA

A. El Municipio

- 1.1 El Municipio de Campo Grande, capital del estado de Mato Grosso do Sul, tiene una extensión de 8.086 km² y una población de 765.247 habitantes¹, que corresponde al 32% del total de la población estadual. El municipio tiene un alto grado de urbanización (99%) y durante las últimas décadas ha experimentado un crecimiento poblacional importante (entre 1970 y 2000 quintuplicó su población), ubicándolo en la posición número 23 en cuanto al volumen poblacional dentro de la escala nacional (mapa de la ciudad, disponible en archivos técnicos de CBRDocs).
- 1.2 Los indicadores económicos del municipio durante los últimos años evidencian patrones característicos de un proceso de desarrollo sostenido, beneficiándose de una creciente industria de comercio y servicios. El PIB municipal ha crecido sistemáticamente de R\$3,218 millones en 1999 a R\$6,422 millones en 2006, correspondiendo actualmente al 29,4% del PIB estatal². Con este crecimiento, el ingreso promedio per capita mensual ha crecido de R\$323,10 en 1999 a R\$450,39 en 2006, siendo este último el más alto del estado de Mato Grosso do Sul³. Según datos del 2006, del total de la población económicamente activa (PEA) (53% de la población total), el 40% tiene trabajo en el sector formal.
- 1.3 Los avances económicos del municipio se han reflejado también en mejoras significativas en las condiciones de vida de sus habitantes. La pobreza que actualmente afecta al 18% de la población, viene reduciéndose de forma sostenida en los últimos años, al igual que otros indicadores sociales clave⁴. Por ejemplo, la tasa de analfabetismo fue reducida del 9% a 6%, entre 1991 y 2000. En el mismo periodo, la tasa de mortalidad infantil fue reducida en un 25% (pasando de 32,64/1000 nacidos en 1991 a 24,44/1000 nacidos en 2000) y la expectativa de vida al nacer creció 2,39 años, alcanzando los 70,43 en 2000. En cuanto al Índice de Desarrollo Humano (IDH), éste creció de 0,770 en 1991 a 0,814 en el año 2000. Según la clasificación del PNUD, Campo Grande está entre los municipios considerados de alto desarrollo humano (IDH mayor a 0,8), ocupando el número 11 en la clasificación de las ciudades capitales y el número 307 en la clasificación nacional que comprende 5.507 municipios.

B. La situación urbana municipal

- 1.4 La topografía plana de Campo Grande ha sido el factor de mayor influencia en su configuración urbana actual, ya que generó un proceso de ocupación esparcida y facilitó un crecimiento radial en todas direcciones. Este patrón de ocupación fue

¹ Instituto Brasileiro de Geografia y Estadística (IBGE), 2006.

² Estimaciones basadas en el IBGE 2000.

³ Secretaría Municipal de Planeación y Contraloría General (SEPLAC), 2007.

⁴ IBGE, 2000.

condicionado por los obstáculos naturales que constituyen los lechos de los ríos Prosa y Segredo (hoy ya canalizados) y por grandes instalaciones tales como la Base Aérea y el Aeropuerto Internacional, así como por el trazado sinuoso de las vías de la red ferroviaria federal. De igual manera, las grandes lotificaciones que ocurrieron en la década de los 60 y que estaban destinadas en su gran mayoría a acomodar población de bajos ingresos, influyeron de forma significativa en la conformación de la estructura actual. Ubicadas en la periferia urbana, el acceso a estas áreas se estableció a través de una sola avenida generando la configuración radial de la ciudad (donde prácticamente todos los accesos convergen en el centro) y reforzando la centralidad comercial y de servicios que han caracterizado a la ciudad desde ese entonces.

- 1.5 **Infraestructura urbana.** Las condiciones económicas favorables experimentadas por el municipio en las últimas décadas han permitido avances significativos en infraestructura de servicios y vivienda, evidenciando una mejora importante en la calidad de vida de los ciudadanos. En cuanto a su infraestructura de servicios, casi la totalidad de la población del municipio tiene acceso a agua entubada (98% en 2005), energía eléctrica (99,9% en 2005) y recolección de basura (98,5% en el 2005)⁵. Por otro lado, el 95% de la población de Campo Grande vive en domicilios con adecuado servicio de alcantarillado (instalaciones sanitarias no compartidas y desagüe en fosa séptica o en la red pública).
- 1.6 Sin embargo, el logro más significativo alcanzado en la ciudad durante los últimos años es, sin duda, la erradicación de sus áreas *faveladas*. La proliferación de áreas subnormales en el municipio (especialmente en los fondos de valle) a partir de los años 70 llevó a las autoridades municipales a priorizar el desarrollo y la implantación de una política para re-urbanizar las áreas ocupadas, sanearlas ambientalmente, ofrecerles infraestructura básica y servicios sociales, así como implantar estrategias de control y desestímulo a la ocupación irregular (incluyendo programas de vivienda accesibles para familias de bajos ingresos). El éxito de dicha política es evidente: de las 140 áreas *faveladas* que existían a mediados de 1990, hoy existe tan sólo una, que está siendo actualmente intervenida. En el proceso, el municipio construyó más de 13 mil viviendas, beneficiando a más de 55 mil familias de bajos ingresos, para lo cual se contó con financiamiento tanto propio como externo⁶. La eficacia y calidad de las intervenciones han sido reconocidas tanto en el ámbito nacional como internacional⁷. Estos logros convertirán en los próximos años a Campo Grande en la primera capital del país libre de *favelas*.
- 1.7 **La Problemática del Centro.** Los problemas urbanos recientes de Campo Grande, sin embargo, no se han limitado a sus áreas *faveladas*, pues el centro

⁵ Datos ofrecidos por las empresas servidoras de servicios.

⁶ El financiamiento para la ejecución de este programa ha sido proveído por FONPLATA (Proyecto Sóter); Habitar Brasil-BID (Proyecto Buriti); recursos municipales (Proyecto Meu Cantinho).

⁷ Entre los reconocimientos recibidos se encuentran: Premio *Selo de Mérito Nacional de la Associação Brasileira de COHABs –ABC* (2003); Premio *Melhores Práticas da Caixa Econômica Federal em Gestão Social* (2005); Premio Internacional de la ONU (2006), entre otros.

viene enfrentando un proceso de deterioro que amenaza su sostenibilidad económica y social. Considerado como el corazón comercial, residencial y cultural de la ciudad, y sede de edificios con valor de patrimonio histórico, el centro comienza a principios de los 80 a perder su diversidad de uso y mezcla de niveles de ingreso de sus moradores, al sufrir del desplazamiento de la vivienda y el comercio – especialmente aquellos de más alta renta – a otras zonas de la ciudad. En efecto, la mejora de la red vial (con la extensión de las avenidas Alfonso Pena y Mato Grosso hacia las zonas residenciales del este de la ciudad) y la inauguración del *Shopping* Campo Grande, aunado a la transferencia del Parque de los Poderes (sede administrativa del gobierno estatal) también a la zona este, contribuyeron a que entre 1990 y 2000, el centro fuese la única región en la ciudad que perdió población (10 mil habitantes). También desde el 2001 ha aumentado el número de comercios cerrados y ha disminuido la apertura de nuevos comercios en esta zona. Adicionalmente, durante los años 90 se generó un incremento en el comercio ambulante. Este proceso ha tenido un impacto negativo en la calidad del ambiente urbano de la zona, resultando en el debilitamiento de la economía local, la degradación y desaprovechamiento de la infraestructura, la generación de condiciones de inseguridad, y el deterioro físico de los inmuebles – algunos con valor histórico y riesgo de pérdida total.

- 1.8 A finales de los 90, la *Prefeitura* Municipal de Campo Grande (PMCG) comenzó a desarrollar acciones para los problemas del centro, las cuales a pesar de haber traído soluciones a situaciones específicas, no abordan la problemática de la zona de manera integral. Por ejemplo, en respuesta a la proliferación del comercio informal, en 1998 el municipio promovió la construcción de un mercado popular (*camelodromo*) para acomodar a la totalidad de los comerciantes ambulantes, lo que solucionó el problema. Asimismo, a principios del 2000, se inicia un conjunto de acciones en sociedad con el sector privado para recuperar edificios con valor histórico arquitectónico y atraer nuevas actividades económicas al centro. Entre los proyectos implantados exitosamente se encuentran la Feria Libre Central en la “*Explanada Ferroviaria*”, el Centro de Información Turística y la Casa del Artesano.
- 1.9 Buscando articular de forma más efectiva estas intervenciones y garantizar su continuidad e impacto, el Plan Director de 1995 (revisado en 2006)⁸ declara al centro como una Zona Especial de Interés Cultural (ZEIC) y propone la formulación e implantación de un plan local de desarrollo que priorice la preservación del patrimonio arquitectónico, la recalificación de espacios urbanos y la reactivación actividades económicas en esta área. El programa aquí propuesto financiará el desarrollo de dicho plan y las obras estratégicas prioritarias para alcanzar sus objetivos.
- 1.10 **Movilidad urbana.** Aunado a la problemática del centro – y directamente relacionado con la misma – la ciudad presenta marcadas deficiencias en su

⁸ Instituido por la *Lei Complementar* No. 94 del 6 de Octubre del 2006. El proceso de revisión fue realizado con amplia participación de la sociedad civil.

sistema vial, lo que afecta de forma notable el desarrollo balanceado entre las diferentes partes de la ciudad. Dicho sistema presenta características peculiares con la existencia de vías de alta capacidad (de hasta cinco carriles) perjudicadas puntualmente tanto por barreras naturales (fondos de valle) como por las líneas ferroviarias, lo que limita significativamente su efectividad. Las obras recientes en algunas vías han contribuido a mejorar esta situación, aunque los problemas persisten. Particularmente crítica es la conexión entre el sector oeste y el área central de la ciudad, que inhibe el desarrollo óptimo del espacio urbanizable y el uso más rentable y eficiente del suelo urbano en el sector oeste, y dificulta la movilidad entre ambas zonas⁹. Esta situación – asistida por una topografía plana y distancias reducidas de transporte (al trabajo o a la escuela) – han generado un aumento significativo de ciclistas en el área, con la consiguiente ocurrencia de accidentes de los mismos debido a la falta de infraestructura adecuada de ciclovías. Solamente en el mes de enero del 2007, se registró diariamente en la zona un accidente que involucró ciclistas. La desactivación de la línea ferroviaria a finales de los 90, y la consecuente incorporación de su derecho de vía al espacio público en 2001, ha generado la posibilidad de reestructurar el sistema vial para mejorar la conectividad entre estas zonas, específicamente mediante intervenciones en áreas estratégicas como la *Via Morena*, la *Orla Morena* y la *Ave. Julio de Castillo*.

- 1.11 La eficiencia de la movilidad urbana de Campo Grande es también afectada por las deficiencias del actual sistema de semáforos. Dicho sistema está compuesto por 256 unidades aisladas, sin control centralizado, lo que impide el aprovechamiento adecuado de la capacidad física del sistema vial y dificulta el tránsito de los vehículos privados y el funcionamiento del transporte público. Los efectos de esta descoordinación de semáforos se presentan con más intensidad en el área central de la ciudad, donde los cuellos de botella en avenidas como la Alfonso Pena, generan concentraciones muy fuertes de tránsito y tiempos inadecuados de desplazamientos de vehículos.
- 1.12 Las mejoras planeadas al sistema de movilidad urbana están siendo dictadas por el actual Plan Director de Transportes (aprobado en 1998), mismo que ha sido clave en la efectividad de las reformas en el sector realizadas en años recientes.¹⁰ Sin embargo, la creciente población de la ciudad y la consecuente ampliación de su área urbanizada, han evidenciado la necesidad de actualizar dicho plan, mejorando la calidad de las herramientas técnicas de planeación y de los instrumentos de monitoreo, de tal manera de compatibilizar las inversiones en el sector con procesos de desarrollo urbano sostenible.
- 1.13 **Situación institucional municipal.** Originalmente creada en 1958, la estructura legal de la PMCG ha sido reformada en numerosas ocasiones, la última a través

⁹ Por ejemplo, en horas punta, en las dos vías que interligan ambas zonas (*Ave. Julio de Castillo* y *Via Morena*), la velocidad operacional alcanzada es de apenas 20 km/h. Con la implantación de los proyectos contemplados, se prevé un aumento de hasta 35 km/h.

¹⁰ La reforma al Sistema de Transporte Colectivo es un ejemplo. Desde finales de los 90s, el sistema viene siendo ajustado de forma efectiva para operar con Terminales de Integración y con la implantación de la Integración Temporal vía cartón magnético.

de la Ley No. 9.172 del 23 de febrero del 2005. La estructura organizacional actual se compone del Gabinete del *Prefeito*, los órganos colegiados (22 Consejos Municipales, 8 Consejos Regionales, 8 Contadurías Especiales, el Fondo de Apoyo a la Comunidad y la Procuraduría Jurídica) y 11 secretarías municipales. La *Prefeitura* tiene 12.554 empleados, lo cual significa una media de 17 funcionarios por cada mil habitantes, que lo ubica por debajo de la media de los municipios en el país (25 funcionarios /1.000 habitantes).

- 1.14 Resultado de las reformas y acciones implantadas en los últimos años¹¹, el diagnóstico realizado por el Banco, incluyendo la metodología del Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional (SECI), resalta la buena situación institucional de la PMCG, existiendo, en general, sistemas integrados de gestión operados por personal calificado, además de una amplia capacidad de administración de proyectos (en el periodo 2001-2006 administró programas que sumaron US\$381 millones, incluyendo financiamiento de organismos internacionales multilaterales). Asimismo, el diagnóstico identificó algunas áreas que requieren mejoras para optimizar el trabajo de la *Prefeitura*. Entre las principales necesidades identificadas se encuentran: i) ampliar el alcance del sistema de geo-referenciamiento de manera que sea integrado y permita su uso por todas las dependencias municipales; ii) actualizar los recursos informáticos de algunas dependencias ya que la comunicación entre ciertos puntos públicos es lenta y deficiente en confiabilidad y seguridad; y, iii) fortalecer la Secretaría Municipal de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (SEMADES), que debido a su reciente creación, requiere de equipamiento especializado y capacitación de su personal.
- 1.15 Adicionalmente, el SECI identificó la necesidad de mejorar la atención al ciudadano dado que actualmente está centralizada y no cuenta con las instalaciones adecuadas para ofrecer dicha atención. Esta debilidad está siendo atendida por el programa Nacional de Apoyo Fiscal a los Municipios (PNAFM), el cual es financiado por el Banco (US\$16 millones). Además de apoyar esta área, dicha operación está contribuyendo en la mejora de los siguientes apartados: i) gestión fiscal y tributaria; ii) herramientas de gestión y planeamiento a través de los sistemas de geo-referenciamiento e integración de los sistemas de control de presupuesto, contabilidad y finanzas; iii) eficiencia en los procesos internos y revisión y actualización de la legislación municipal; iv) procesos de auditoria y control interno realizados por la Controlaría; v) recaudación de la deuda tributaria; y, vi) capacitaciones para el personal de varias secretarías municipales. Dicho préstamo fue aprobado en enero 2006 y hasta la fecha, han sido desembolsados US\$2 millones.

¹¹ Como parte de las actividades financiadas por Habitar Brasil-BID, FONPLATA, y con recursos propios, se han realizado diversas actividades de fortalecimiento institucional en la Alcaldía orientadas principalmente al mejoramiento de los sistemas de gestión de las secretarías sociales, entre otras.

C. Estrategia del municipio y del programa

- 1.16 Durante las ultimas décadas, los problemas urbanísticos de Campo Grande, han representado una prioridad para las administraciones municipales en turno y su atención, ha resultado en un ejercicio efectivo de planeación y gestión. Dando continuidad a esta práctica, la actual administración promueve una política urbana fundamentada en principios de gestión participativa. El Plan Director de 2006 es la herramienta básica de la Política de Desarrollo del Municipio (§1.9) y el instrumento que define las directrices generales de actuación, entre las que se encuentran: i) la identificación, recuperación y preservación del patrimonio urbanístico, cultural, natural y construido de la ciudad y ii) el desarrollo de acciones de planeación urbana por medio de planes locales y sectoriales.
- 1.17 Fiel a lo establecido por la Política de Desarrollo del Municipio y el Plan Director, la actual administración inicia en 2005 el Programa Viva Campo Grande (PVCG) como el instrumento prioritario para alcanzar sus objetivos de desarrollo. El PVCG busca consolidar los programas urbanos en proceso de implantación y atender aquellas necesidades prioritarias todavía no consideradas, incluyendo: i) la consolidación de los procesos de urbanización integrada; ii) la preservación del patrimonio urbanístico y cultural construido; iii) el mejoramiento de las condiciones de movilidad dentro de la ciudad; y, iv) el fortalecimiento de la gestión municipal. Las acciones y proyectos que integran el PVCG han sido definidos de forma estratégica para el alcance de sus objetivos, respondiendo a una programación de corto, mediano y largo plazo que permita responder de forma estable, estructurante y eficiente a las crecientes demandas de la ciudad. Para su implementación, la PMCG ya aseguró recursos por US\$75 millones por parte de fuentes federales y de instituciones internacionales para el financiamiento de algunos proyectos prioritarios¹². La implantación total del PVCG, sin embargo, requerirá de financiamiento complementario.
- 1.18 La estrategia de este programa consiste en apoyar a la PMCG en implementar el Programa Viva Campo Grande (PVCG), atendiendo los problemas urbanos de carácter multi-sectorial que afectan el proceso de crecimiento equilibrado de la ciudad. La propuesta busca financiar aquellas acciones, identificadas como prioritarias dentro del PVCG que no cuentan con financiamiento de otras fuentes. Como parte de esta operación, serán desarrolladas tres tipos de intervenciones, cada una destinada a: i) promover la revitalización del centro; ii) atender los problemas del sistema vial, especialmente en la conectividad del sector oeste con el centro de la ciudad; y, iii) fortalecer la capacidad institucional de la PMCG, especialmente para mejorar la prestación de servicios bajo su responsabilidad. En su conjunto, se espera brindar soluciones integrales a los problemas de mayor prioridad municipal, contribuyendo al desarrollo de una ciudad más balanceada y equitativa como expresado en el Plan Director.

¹² La Terminal Intermodal de Cargas de Campo Grande será financiada a través de una concesión de US\$20.5 del Ministerio de Transporte. La implantación del Proyecto Imbirussu (urbanización de fondos de valle) será financiada por una concesión del Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) del Ministerio *das Cidades* por US\$21 millones, y un préstamo del FONPLATA por US\$34 millones.

D. Estrategia del Banco y lecciones aprendidas en programas urbanos

- 1.19 El programa propuesto es consistente con la Estrategia del Banco para Brasil, definida en el Documento de País (GN-2327-2). La estrategia está enfocada en cuatro áreas: i) productividad e infraestructura; ii) pobreza y equidad; iii) condiciones de vida y eficiencia en las ciudades; y, iv) modernización del Estado. La implementación del programa permitirá realizar avances en por lo menos tres de las áreas prioritarias del Banco para el país, por cuanto contribuye a: i) mejorar la habitabilidad, eficiencia y calidad ambiental de las ciudades; ii) mejorar la competitividad del municipio al ampliar la infraestructura de transporte y facilitar el desplazamiento de sus habitantes; y, iii) fortalecer la capacidad institucional del gobierno municipal.
- 1.20 El programa propuesto cumple con las condiciones y requisitos que se estipulan en el mecanismo crediticio de PROCIDADES¹³. El programa se construye sobre la experiencia del Banco en intervenciones urbanísticas multi-sectoriales tales como las realizadas en Paraná Urbano I (0917/OC-BR) y II (1405/OC-BR). El programa también capitaliza en la experiencia del Banco en proyectos como la Rehabilitación del Centro Histórico de Quito (822/OC-EC) y Programa de Transporte Urbano de Curitiba I (873/OC-BR). Estas lecciones incluyen, entre otras: i) el rol destacado que debe tener la participación de la comunidad en la definición e implementación de los proyectos, a manera de garantizar la sostenibilidad de las mejoras urbanas; ii) disponer desde el inicio de la ejecución los diseños y planos ejecutivos con el fin de evitar atrasos y sobre-costos en la implementación; y, iii) el papel clave que tiene la unidad técnica que lidera las acciones del programa, para lo cual se debe prever un posicionamiento institucional y apoyo técnico adecuados.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivo

- 2.1 El fin del programa es contribuir a mejorar la calidad de vida de los residentes del municipio de Campo Grande mediante la implementación de proyectos urbanos y de acciones para el mejoramiento de la gestión municipal. Los objetivos específicos incluyen: i) revitalizar el área central de la ciudad; ii) mejorar los sistemas de movilidad de la población; y, iii) mejorar la eficiencia de la gestión administrativa de la PMCG.

¹³ PROCIDADES (BR-L1043) es un mecanismo de crédito destinado al financiamiento de la gestión y obras de municipios en Brasil, cuya aprobación del Directorio del Banco fue el 11/10/2006.

B. Descripción

2.2 El programa se conforma de tres componentes principales:

1. Componente de revitalización del centro (US\$5 millones)

2.3 Este componente busca apoyar los esfuerzos de la PMCG para revitalizar el área central de la ciudad. Las intervenciones a financiar están orientadas a mejorar la eficiencia de las acciones públicas y acelerar los procesos de mejoramiento del ambiente urbano, recalificación del patrimonio histórico y el incremento de la dinámica económica local. El componente financiará actividades estructuradas en dos subcomponentes: i) **desarrollo de instrumentos de planeación y gestión** y ii) **implantación de proyectos estratégicos**. Dentro del primer subcomponente se financiará la preparación del plan local de desarrollo urbano del centro, incluyendo los instrumentos operacionales y legales para su implantación y la identificación de los proyectos considerados estratégicos para garantizar su efectividad. Dicho plan tendrá también como objetivo incrementar la participación del sector privado en los sectores de comercio, servicios y vivienda, constituyendo un instrumento de política urbana que orientará las intervenciones estratégicas (públicas y privadas) y necesidades de inversión en infraestructura en el área.

2.4 El segundo subcomponente financiará obras de recalificación urbanística de las vías del ferrocarril en su paso por la zona del centro de la ciudad. Conocida como *Orla Ferroviaria*, esta área (actualmente baldía) será transformada en un espacio público de recreación, contribuyendo a la preservación histórica del área y la dinamización de su actividad comercial. Este proyecto – identificado como prioritario en los foros públicos de planeación debido a su localización y potencial de convertirse en un área insegura – incluirá la construcción de plazas, escaleras públicas, jardines, la implantación de mobiliario urbano, iluminación y su adecuación para el uso de personas con discapacidad. También como parte de este subcomponente se financiará un segundo proyecto de carácter estratégico, mismo que será identificado por el plan local a ser desarrollado. Posibles proyectos a seleccionar podrán incluir la recalificación de la Avenida 14 de Julio (la avenida comercial de mayor importancia en el centro de la ciudad), ejercicios piloto de estrategias habitacionales, polos de desarrollo económico, entre otros. Los criterios mínimos de selección de este proyecto incluyen: i) ser una acción estratégica de carácter urbanístico o económico identificada como piloto en el plan local de desarrollo urbano del centro; ii) que incentive la participación del sector privado en la zona; iii) que esté aprobada por el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano (CMDU); y, iv) que su costo esté dentro del presupuesto contemplado dentro del programa.

2. Componente de movilidad urbana (US\$26,2 millones)

2.5 El componente integra acciones orientadas a mejorar el sistema de movilidad urbana de la ciudad, buscando específicamente mejorar la conectividad del

sistema vial, ampliar el aprovechamiento de la capacidad ofrecida por el sistema vial en el área central y mejorar la capacidad de planeación sectorial. El componente comprende tres subcomponentes: i) **mejoramiento de la conectividad vial**; ii) **modernización del sistema de semáforos**; y, iii) **actualización del Plan Director de Transporte**. Para el primer subcomponente, el programa financiará la ampliación, mejoría y adecuación de la vialidad en arterias claves para aumentar la conectividad entre el sector oeste con el área central. Las obras a financiar incluirán mejoras en las siguientes vías: i) *Via Morena*, trecho Aeropuerto- *Ave. Julio de Castilho* (ampliación de sección transversal con reserva del carril central para transporte colectivo e implantación de ciclovía); ii) *Ave. Julio de Castilho* (adaptación de sección transversal, revisión de puntos de embarque/desembarque del transporte colectivo e implantación de ciclovía); y, iii) *Orla Morena* en la Avenida Noroeste trecho *Ave. Julio de Castilho* -14 de Julio (revisión de intersecciones e implantación de nuevas travesías). Dentro del segundo subcomponente se financiará la implantación de un nuevo sistema semafórico para servir a un total de cerca de 180 cruzamientos. Dicho sistema tendrá control centralizado, semáforos actuados y monitoreo vía imágenes en tiempo real. Además el sistema atenderá las necesidades de peatones proveyendo los cruzamientos de vías de la información necesaria para su segura circulación. El tercer subcomponente financiará las consultorías para la revisión y actualización del Plan Director de Transporte que integrará el uso de nuevas bases de datos y técnicas de análisis y evaluación.

3. Componente de fortalecimiento institucional (US\$1,4 millones)

- 2.6 Este componente apoya a la PMCG en su proceso de fortalecimiento institucional, financiando actividades complementarias a las que ésta ya viene realizando. El componente se conforma de dos subcomponentes: i) **implantación de la red informática municipal** y ii) **fortalecimiento de las secretarías municipales**. El primero financiará la implantación de la red municipal de alta velocidad que permitirá la conexión a Internet de los establecimientos de la administración municipal. Como parte del mismo se financiará la adquisición de 6 estaciones básicas y la conexión de 274 puntos municipales a través de tecnología Wi-Fi, permitiendo conectar 6.500 computadores públicos. El segundo subcomponente se enfocará a apoyar el fortalecimiento de tres secretarías prioritarias y consideradas clave para el desarrollo y la sostenibilidad del programa; la Secretaría Municipal de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (SEMADES), la Secretaría Municipal de Servicios y Obras Públicas (SESOP) y la Agencia Municipal de Transporte y Tránsito (AGETRA). La SEMADES será fortalecida a través de: i) informatización del sistema de licenciamiento ambiental; ii) integración de la información ambiental al sistema de información geográfica del municipio; iii) equipamiento informático y otros equipos destinados al control medioambiental; y, iv) contratación de servicios de consultoría para diagnosticar los niveles de polución del aire y sonora. Las acciones para la SESOP incluirán: i) adquisición de equipamientos para la gestión y acompañamiento de obras públicas; ii) compra de vehículos para aumentar la

eficacia en la fiscalización de las obras y servicios; y, iii) contratación de consultorías para el desarrollo e implantación de un sistema de gestión de obras públicas y para el desarrollo de manuales operativos que ordene los procesos de ejecución de proyectos. Para la AGETRA se financiará: i) equipamientos para la fiscalización del tráfico; ii) vehículos para mejorar la eficacia en la gestión y fiscalización del tráfico; iii) adquisición de equipamientos y materiales de educación vial; y, iv) contratación de consultorías que elaboren un manual de procedimientos de la agencia.

- 2.7 **Costos de administración del programa:** El programa tiene contemplados los siguientes costos asociados a su administración e implantación: i) los gastos logísticos de la Unidad Gerenciadora del Programa (UGP); ii) los costos asociados a la contratación de consultores externos de apoyo a la gestión en las áreas contable-financieras, técnicas y socio/ambientales; iii) la contratación de una firma para la supervisión técnica de las obras; iv) la contratación de una auditoria externa anual; y, v) la contratación de las evaluaciones de medio término y final del programa.

C. Costo y Financiamiento

- 2.8 El costo total del programa propuesto es de US\$38.764.000, que se distribuyen según fuente de inversión y categoría de inversión conforme al siguiente cuadro:

Cuadro 2.1: Costo y Financiamiento del programa (en US\$ miles)

Categorías	IDB/OC	Local	Total	%
I. Administración del programa	2.014	207	2.222	5,7
1.1 Unidad Coordinadora	728	65	793	2,0
1.2 Supervisión	1.124	125	1.249	3,2
1.4 Evaluación y monitoreo	90	10	100	0,3
1.5 Auditoria	72	8	80	0,2
II. Componentes de Inversión	16.688	16.001	32.689	84,3
2.1 Revitalización del Centro	4.057	955	5.012	12,9
2.2 Movilidad Urbana	11.951	14.291	26.242	67,7
2.3 Fortalecimiento Institucional	680	755	1.435	3,7
III. Gastos Concurrentes	680	3.173	3.853	10,0
3.1 Expropiaciones	0	1.852	1.852	4,8
3.2 Estudios y Proyectos	680	1.321	2.001	5,2
IV. Costos Financieros*	0	0	0	0
Total	19.382	19.382	38.764	100,0
%	50,0	50,0	100	

* Los costos financieros serán pagados por el Mutuario con recursos propios que no serán contabilizados como recursos adicionales de la contrapartida local

D. Condiciones financieras

- 2.9 El Municipio de Campo Grande ha solicitado al Banco el uso de la Facilidad en Moneda Local (FML). El Programa de Desarrollo Integrado del Municipio de Campo Grande, se concretaría a través de recursos de la Facilidad Unimonetaria en Dólares Norteamericanos del Capital Ordinario del Banco y estará sujeto al Marco Operativo para la Concesión de Préstamos en Moneda Local (Documento GN-2365-2). Con el fin de tener la posibilidad de minimizar el riesgo cambiario, el Municipio de Campo Grande tendría el derecho, bajo lo establecido en la FML, a la conversión de los desembolsos y saldos adeudados en Reales. Con el fin de expandir las posibilidades de financiamiento para el Prestatario, las conversiones de desembolsos y saldos adeudados en moneda local estarán sujetos a dos condiciones financieras adicionales a las establecidas en la FML: i) la flexibilización de los perfiles de amortización y ii) el precio basado en costos efectivos de financiamiento del Banco en caso de que éste obtenga su financiamiento a través de la emisión de bonos, las cuales, junto con la excepción a la FML en lo que se refiere a la inaplicabilidad de la Cláusula de Interrupción de la Captación de Financiamiento del Banco, se encuentran desarrolladas y justificadas en el Anexo VIII del PR-3086-4 y sus Apéndices. De conformidad con el mecanismo establecido en PROCIDADES, de esta manera se atiende la necesidad que al respecto manifestó el Municipio de Campo Grande de desarrollar una estrategia de endeudamiento público con componentes crecientes de moneda local, con recursos de la Facilidad Unimonetaria del capital ordinario del Banco.

III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Prestatario, garante y ejecutor

- 3.1 El prestatario será el Municipio de Campo Grande (MCG). La República Federativa de Brasil será el garante de la operación. El ejecutor será el MCG a través de la Unidad Gerenciadora del Programa (UGP).

B. Ejecución y administración del programa

- 3.2 **Período de ejecución.** El período de ejecución del programa será de 4 años (§3.21).
- 3.3 **La unidad ejecutora.** La ejecución de la presente operación será realizada a través de una Unidad Gerenciadora del Programa (UGP) subordinada directamente al Gabinete del *Prefeito*. El modelo de ejecución adoptado tendrá un carácter matricial y la UGP tendrá como función principal coordinar la participación de las secretarías y de los proveedores de bienes y servicios en la ejecución de las actividades de la operación, y ser el principal responsable de la ejecución del programa ante el Banco.

- 3.4 La UGP estará compuesta por el coordinador del programa y de un coordinador para cada componente, los cuales provienen de los cuadros profesionales de la secretaría más relacionada al desarrollo de los mismos. Para la ejecución adecuada de la operación, los coordinadores de componente tendrán dedicación exclusiva al programa. Adicionalmente, la UGP contará con el soporte de seis consultores en las áreas administrativa-financiera, contable, socio-ambiental y de ingeniería. Para brindar apoyo en aspectos legales, la UGP contará con la participación de la Procuraduría Jurídica del municipio (PROJU). Asimismo, se conformará una Comisión Especial de Licitaciones (CEL) que será parte de la actual Central Municipal de Compras y Licitaciones (CECOM) -adscrita a su vez a la Secretaría Municipal de Administración (SEMAD)-, la cual será responsable de los procesos de adquisiciones llevados a cabo durante la implantación de la operación. Las obras serán construidas por empresas privadas, supervisadas por una empresa especializada y serán fiscalizadas por la SESOP, la cual es responsable por el acompañamiento y control de las obras municipales. **Será condición al primer desembolso del programa, la contratación de los seis consultores de apoyo a la gestión.**
- 3.5 La UGP tendrá como funciones principales la planificación, programación, administración, supervisión, control y monitoreo general del programa. Sus responsabilidades específicas, incluyen: i) asegurar la participación y coordinación de las secretarías y entidades de la PMCG en todos los aspectos relacionados al programa; ii) preparar el Plan de Operaciones Anual (POA), incluyendo los planes anuales de obras y adquisiciones de bienes y servicios, verificando su elegibilidad; iii) revisar y aprobar los proyectos y estudios; iv) supervisar las obras y suministro de bienes y servicios y aprobar los estados de pago; v) preparar los documentos de licitación y desarrollar el proceso hasta llegar a la adjudicación; vi) elaborar contratos y verificar el cumplimiento de los acuerdos, productos y resultados; vii) mantener los sistemas para la administración y pago de contratos y servicios; viii) mantener los sistemas contables y financieros y su correspondiente estructura de control interno; ix) mantener los sistemas de documentación y archivo; y, (x) ser el interlocutor del Banco en asuntos relacionados al programa, responsabilizándose de mantener la información actualizada para que el Banco realice las revisiones de rutina y especiales.
- 3.6 Las secretarías que tendrán una activa participación dentro de la ejecución del programa serán: la Secretaría Municipal de Gobierno (SEGOV), la Secretaría Municipal de Planeación y Contraloría General (SEPLAC), la Procuraduría Jurídica del municipio (PROJU), la Secretaría Municipal de Administración (SEMAD), la Secretaría Municipal de Control Urbanístico (SEMUR), la Secretaría Municipal de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (SEMADES) y la Secretaría Municipal de Servicios y Obras Públicas (SESOP). También participarán los siguientes entes de administración indirecta: La Fundación Municipal de Cultura (FUNDAC), el Instituto Municipal de Tecnología de Información (IMTI), la Agencia de Desarrollo Económico de Campo Grande

(ADCG), la Agencia Municipal de Transporte y Tráfico (AGETTRAN) y el Instituto Municipal de Planeación Urbano (PLANURB). Cada una de estas instancias designará, de común acuerdo con el coordinador de la UGP, un funcionario de su nómina para ser el responsable por la coordinación de las acciones del programa que le competan a cada una de estas. **La entrada en vigencia del decreto municipal que establece la participación de los entes de administración indirecta involucrados en la ejecución del programa, en los términos acordados con el Banco, será condición al primer desembolso del programa.**

- 3.7 **Esquema de ejecución de los componentes:** La UGP será la responsable por la coordinación general de la ejecución del programa. Los coordinadores de componente serán el enlace entre la UGP y cada una de las instancias involucradas en el desarrollo del respectivo componente.

1. Componente de revitalización del centro

- 3.8 Para la implementación del subcomponente de instrumentos de planeación y gestión, PLANURB estará a cargo de la supervisión técnica del mismo. Durante la preparación de la operación, dicha instancia desarrolló los lineamientos técnicos para la contratación de una firma consultora que elabore el plan local de desarrollo urbano del centro. Como producto del plan se espera obtener los términos de referencia de los proyectos estratégicos ha ser identificados por el mismo. El acompañamiento y control de todos los trabajos para la preparación del plan será responsabilidad del un Grupo Técnico, el cual será coordinado por PLANURB y conformado por la AGETTRAN, SEMUR, SESOP, PROJU, SEPLAC, FUNDAC, ADCG, además de la Secretaría Municipal de Fomento al Agro-negocio, Industria, Comercio, Turismo, Ciencia y Tecnología (SATUR). Una vez desarrollado el plan, este deberá ser aprobado por el Consejo Municipal de Desarrollo y Urbanización (CMDU).
- 3.9 En cuanto a la implantación del subcomponente de proyectos estratégicos (conformado por la Orla Ferroviaria y el proyecto a ser definido por el plan local de desarrollo urbano del centro), la PLANURB será la instancia responsable de la supervisión técnica del diseño de los mismos, los cuales serán realizados por firmas especializadas.

2. Componente de movilidad urbana

- 3.10 La responsabilidad técnica de la ejecución de las actividades de este componente, estará a cargo de la AGETTRAN. Bajo la supervisión de dicha instancia, las especificaciones y consideraciones previstas en este componente fueron definidas a partir de los diseños y análisis de la muestra representativa (*Via Morena* y *Ave. Julio de Castilho*), los cuales se realizaron bajo criterios, métodos de cálculo y dimensionamiento generalmente aceptados en el sector. La elaboración de los proyectos ejecutivos de las intervenciones restantes dentro del subcomponente de

mejoramiento de la conectividad vial, deberá mantener los mismos estándares y rigurosidad técnica aplicados a los proyectos de la muestra.

- 3.11 Para la ejecución de las actividades de los subcomponentes de modernización del sistema de semáforos y la actualización del Plan Director de Transporte, la AGETTRAN desarrolló términos de referencia y será la instancia responsable de la contratación de las firmas que llevarán a cabo las tareas respectivas. Dicha instancia también será responsable del acompañamiento de la ejecución de dichas tareas. Como producto del segundo se espera obtener un Plan Director de Transporte actualizado, aprobado por el CMDU.

3. Componente de fortalecimiento institucional

- 3.12 La ejecución del subcomponente de implantación de la red informática municipal será coordinada por el IMTI, el cual será responsable de la instalación, entrenamiento del personal, operación y mantenimiento de dicha red. Para el desarrollo del subcomponente se contratará una empresa privada que proveerá el sistema que incluye equipos y software.
- 3.13 La ejecución del subcomponente de fortalecimiento de secretarías municipales será responsabilidad de cada una de las instancias beneficiarias (SEMADES, SESOP y AGETTRAN) en coordinación con la UGP. Para ello, cada instancia contratá los servicios de consultoría para el desarrollo de programas, manuales y entrenamiento de personal, la adquisición de equipamientos y vehículos correspondientes.
- 3.14 **Participación comunitaria en el desarrollo del programa.** La participación comunitaria está institucionalizada en Campo Grande por medio de varias instancias. La principal instancia de participación es el Consejo Municipal de Desarrollo y Urbanización (CMDU), constituido a finales de los años 80. Cada región urbana del municipio es representada en el CMDU por un consejo regional, los cuales tienen el objetivo de facilitar la participación de la sociedad civil en los temas referentes a la política de desarrollo del municipio. Los consejos municipales sectoriales también son instancias que tratan temas sectoriales específicos y contribuyen al esquema de participación. La presente operación, se enmarca dentro del programa Viva Campo Grande, el cual fue formulado por medio de dicho proceso de planificación participativa.
- 3.15 Los componentes de revitalización del centro y de movilidad, con sus proyectos específicos fueron presentados en el CMDU el 8 de agosto, 2007. A seguir, la UGP condujo encuestas para identificar las expectativas de la población y conocer su opinión con relación a la *Orla Ferroviaria*, la *Orla Morena* y la *Ave. Julio de Castilho*, las cuales informaron las decisiones de diseño de dichas intervenciones. Para los proyectos futuros a ser financiados por el programa se adoptará una metodología similar de consulta participativa de la comunidad.

- 3.16 **Aspectos ambientales.** Las especificaciones y consideraciones ambientales previstas en el programa están definidas en el Informe de Evaluación Ambiental (IEA o RAA por sus siglas en Portugués: *Relatório de Avaliação Ambiental*) (Informe Ambiental, disponible en archivos técnicos de CBRDocs), el cual fue preparado por la PMCG, aprobado por el Banco y presentado en reuniones públicas del CMDU el 8 de agosto, 2007¹⁴. En dicho documento se recopilan los procedimientos ambientales (acciones desarrolladas a lo largo del ciclo de los proyectos) a ser garantizados por el asesor socioambiental previsto en la estructura de la UGP. Los procedimientos incluyen: i) los criterios de elegibilidad ambiental; ii) las indicaciones para el procesamiento del licenciamiento ambiental de obras; y, iii) los procedimientos para la elaboración de rutinas de supervisión, fiscalización y monitoreo ambiental.
- 3.17 Con respecto al licenciamiento ambiental de las obras del programa, éstas serán responsabilidad de la SEMADES. Todos los proyectos de la muestra del programa obtuvieron ya sus licencias de instalación (LI) otorgadas por la SEMADES.
- 3.18 **El Reglamento Operativo.** Este programa se regirá bajo el Reglamento Operativo General de PROCIDADES, aprobado por el Banco (disponible en archivos técnicos de CBRDocs).
- 3.19 **Adquisición de bienes y servicios.** Las adquisiciones de obras, bienes y servicios relacionados y la contratación de servicios de consultoría estarán sujetas a las políticas y los procedimientos de licitación del Banco. Cuando el costo estimado del contrato de obras sea mayor o igual a US\$10 millones y el costo del contrato de bienes y servicios sea mayor o igual a US\$500 mil, dichas adquisiciones estarán sujetas a los procedimientos de licitación pública internacional. Los contratos de obras y los contratos de bienes cuyos costos estimados sean, respectivamente, igual o mayor a US\$500 mil e inferior a US\$ 10 millones, e igual o mayor a US\$100 mil e inferior a US\$500 mil, estarán sujetos a los procedimientos de licitación pública nacional. Los contratos de obras y los contratos de bienes cuyos costos estimados sean inferiores a US\$500 mil y US\$100 mil, respectivamente, estarán sujetos a procedimientos de comparación de precios. Todos los contratos de consultoría por un monto equivalente a US\$200 mil o más estarán sujetos a publicidad internacional, en el caso de contratos de consultoría por un monto inferior a US\$500 mil la lista corta puede estar compuesta exclusivamente por consultores nacionales. Las contrataciones de obras, bienes y servicios se harán conforme al Plan de Adquisiciones presentado en el Anexo II.
- 3.20 **Reconocimiento de gastos.** La PMCG ha solicitado al Banco que se reconozca como contrapartida local del programa los gastos en que se haya incurrido desde el 4 de septiembre 2006, fecha de la aprobación de la solicitud de préstamo por

¹⁴ La versión final del RAA está disponible desde el 8 de agosto, 2007 en la biblioteca del Instituto Municipal de Planeación Urbana y también está disponible en el portal electrónico de la PMCG.

parte de la Comisión de Financiamientos Externos (COFIEX)¹⁵ y por un valor de hasta US\$5 millones, los cuales se habrán invertido para la elaboración de las obras, proyectos y consultorías elegibles del programa. Los procedimientos utilizados en la selección y contratación de los gastos elegibles para reconocimiento de gastos deberán haber seguido las normas establecidas en la legislación local. Asimismo, deberán haber cumplido con los requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato con el Banco en materia de adquisiciones y contrataciones, así como en materia de elegibilidad.

C. Período de ejecución y calendario de desembolsos

- 3.21 El siguiente cuadro presenta el cronograma de desembolsos previsto para el programa durante sus 4 años de ejecución.

Cuadro 3.1: Cronograma de desembolsos

Fuente de Financiamiento	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	TOTAL
BID	3,4	6,8	6,9	2,3	19,4
LOCAL	9,0	8,9	0,8	0,7	19,4
TOTAL	12,4	15,7	7,7	3,0	38,8
%	32%	40%	20%	8%	100%

Datos en US\$ millones

D. Mantenimiento de las obras

- 3.22 El prestatario se compromete a tomar las medidas necesarias para que los bienes y las obras construidas con este programa sean mantenidas de acuerdo a las normas técnicas generalmente aceptadas y a presentar al Banco anualmente y hasta tres años después del último desembolso del financiamiento, en el primer trimestre de cada año, un informe anual de mantenimiento. Si el Banco comprueba en los informes recibidos o en visitas de inspección del Banco que el mantenimiento no es el adecuado, el prestatario deberá tomar las medidas necesarias para corregir las deficiencias encontradas.

E. Fondo Rotatorio y Auditoría Externa

- 3.23 Con el fin de proveer recursos en carácter de anticipo para la realización de las actividades financiadas con recursos del Banco, se creará un fondo rotatorio limitado al 10% del monto del préstamo del Banco. El ejecutor será responsable

¹⁵ La aprobación original fue otorgada mediante la Recomendación No. 881 de la COFIEX del 4 de septiembre del 2006 y posteriormente fue modificada mediante la Resolución No. 329 del 12 de junio del 2007 para ampliar el monto total del Programa. El prestatario solicita que el reconocimiento de gastos sea efectivo a partir de la primera fecha. La operación entró oficialmente al Pipeline el 27 de febrero del 2007.

de la presentación al Banco del informe semestral sobre el fondo rotatorio dentro de los 60 días calendario del cierre de cada semestre.

- 3.24 Durante la ejecución del programa, la UGP presentará anualmente los estados financieros auditados del programa. La auditoria externa será efectuada por auditores independientes aceptables al Banco, de acuerdo con los requerimientos del Banco (Documentos AF-100, AF-300), y sobre la base de términos de referencia previamente aprobados por el Banco (Documento AF-400). Los estados financieros auditados anuales del programa serán presentados a los 120 días posteriores a la finalización del año fiscal. Los informes de auditoria de cierre del programa, serán presentados dentro de los 120 días posteriores al último desembolso.

F. Seguimiento a la ejecución

- 3.25 El seguimiento de la ejecución del programa se llevará a cabo por la Representación del Banco en Brasil. Para este fin, la UGP presentará al Banco, como parte del informe inicial, la versión final del Plan Operativo Anual (POA) para el primer año de ejecución y un cronograma detallado de ejecución del programa. Además, la UGP presentará al Banco informes semestrales de avance de la ejecución, a más tardar 90 días después del cierre de cada semestre, en los cuales reflejará el cumplimiento de los indicadores de producto del Marco Lógico y de los Planes Operativos Anuales. Para evaluar los efectos directos del programa se realizarán comparaciones de las áreas intervenidas con grupos de control seleccionados para esta finalidad.
- 3.26 De acuerdo a lo dispuesto en el documento del mecanismo crediticio de PROCIDADES, la supervisión de este programa será flexibilizada, teniendo en cuenta los resultados del Análisis de Riesgo realizado, cuyos resultados lo califican de bajo riesgo. La supervisión para operaciones con este tipo de riesgo prevén la revisión ex post de procedimientos de adquisiciones y desembolsos, la cual será efectuada directamente por los auditores externos del programa. Sin embargo, para efectos de esta operación se adoptará una medida temporal de revisión ex ante de la primera adquisición de obras y de bienes, de la primera contratación de consultoría, así como de la primera tramitación de desembolso, con el fin de que el Banco pueda orientar y asegurar la capacidad de la PMCG en este tipo de procedimientos. Después de estas primeras contrataciones y desembolsos, el Banco adoptará una modalidad de revisión ex post para el resto de la ejecución de la operación.

G. Sistema de gestión y monitoreo

- 3.27 La PMCG cuenta con un sistema de gestión y monitoreo a través del cual realiza la programación y el seguimiento físico financiero de los proyectos que se encuentra ejecutando, incluyendo dos préstamos de la institución FONPLATA. Para efectos de la operación, la UGP realizó los ajustes necesarios de dicho sistema que permitirá responder oportunamente a las demandas de información

por parte del Banco y desarrollar las siguientes actividades: i) la programación de actividades específicas; ii) el seguimiento del avance físico y financiero de los componentes del programa; y, iii) el monitoreo y control periódico de los resultados intermedios de la operación.

H. Revisiones de medio término y final

- 3.28 La UGP llevará a cabo una evaluación de medio término y enviará al Banco, a los 90 días contados a partir de la fecha en que se haya desembolsado el 50% de los recursos del préstamo o cuando hayan transcurrido 27 meses de ejecución, lo que ocurra primero. También preparará y enviará al Banco un informe de evaluación final, que servirá de insumo para el Informe de Terminación del Proyecto (PCR por sus siglas en Inglés: *Project Completion Report*), a los 90 días contados a partir de la fecha en que se haya desembolsado el 90% de los recursos del préstamo. Estos informes incluirán: i) los resultados de la ejecución financiera por componente; ii) el cumplimiento de metas de los productos y resultados y avances de los impactos esperados, de acuerdo a los indicadores establecidos en el Marco Lógico del programa (Anexo I); iii) el grado de cumplimiento de los requisitos y especificaciones ambientales de obras, según lo establecido en el IEA del programa; iv) el grado de cumplimiento de las tareas de operación y mantenimiento de las obras concluidas; v) una síntesis de impactos socio-ambientales de mayor relevancia; vi) el grado de cumplimiento de los compromisos contractuales; y, vii) una síntesis de los resultados de todas las auditorías realizadas durante la ejecución del programa. Una vez hayan sido aceptados por el Banco, estos dos informes de evaluación serán puestos a disposición del público a través de las páginas *web* de la PMCG. Dichas evaluaciones serán llevadas a cabo por firmas externas ha ser contratadas con recursos del programa.

IV. VIABILIDAD DEL PROGRAMA

A. Viabilidad técnica

- 4.1 Las obras a ser financiadas por el programa, se consideran de baja complejidad desde el punto de vista de ingeniería y no presentan dificultad especial de tipo técnico, ni en su construcción ni en su operación. Se utilizarán tecnologías de uso convencional en las obras de infraestructura vial y equipamientos urbanos complementarios a los objetivos del programa.
- 4.2 Una muestra de proyectos correspondientes a US\$16,6 millones, equivalentes al 42% del valor total de las inversiones del programa, fue preparada y analizada para esta operación. Se comprobó que los proyectos de obras específicos fueron preparados de acuerdo con las normas y principios de la ingeniería generalmente aceptados y corresponden a alternativas técnicamente viables y ampliamente probadas en condiciones similares en el país. Estos proyectos fueron revisados

desde perspectivas técnicas, financieras, económicas y ambientales consideradas viables y con respecto a su sostenibilidad por especialistas calificados. También se cuenta con los presupuestos detallados y respaldados apropiadamente, además de los diseños básicos avanzados o ejecutivos, listos para licitar.

B. Viabilidad institucional

- 4.3 Se analizaron los principales aspectos relacionados con la capacidad institucional, técnica, administrativa y financiera de la PMCG, incluyendo aquellos de naturaleza operacional y de generación de información financiera y contable, utilizando la metodología del SECI (disponible en archivos técnicos de CBRDocs). El análisis encontró algunas debilidades menores, pero dado que la PMCG propone un sólido esquema organizacional para la ejecución del programa y además tiene una amplia experiencia en implantación de proyectos, incluso con financiamiento de entidades multilaterales (§1.14), se estima que no se presentarán dificultades mayores en la ejecución satisfactoria de la presente operación. Adicionalmente, a través del PNAFM está ejecutando una serie de acciones de fortalecimiento institucional en el área fiscal y financiera (§1.15) que están contribuyendo activamente a la eficiencia y eficacia de la PMCG.

C. Viabilidad socioeconómica

- 4.4 Se realizó una evaluación socioeconómica para todos los proyectos de la muestra representativa del programa (Informe Económico, disponible en archivos técnicos de CBRDocs). Los análisis fueron fundamentados en estudios de alternativas, criterios de costo-eficiencia y costo-beneficio, según la naturaleza de las intervenciones. A continuación se presentan los principales resultados de la evaluación costo-beneficio que se realizó para cada uno de los proyectos de la muestra de los componentes revitalización del centro y movilidad urbana y la evaluación costo-eficiencia para el componente de fortalecimiento institucional.
- 4.5 **Componente de revitalización del centro.** Las intervenciones de la *Orla Ferroviária* fueron evaluadas desde el punto de vista económico, con base en un enfoque de comparación de costos y beneficios económicos, contrastando la condición “sin proyecto” a la condición “con proyecto”. Los costos considerados para la evaluación fueron costos incrementales de inversión, de operación, mantenimiento y supervisión valorados a precio de eficiencia. Para algunos ítems de costo fueron realizados estudios de alternativas y elegidos aquellos de menor costo.
- 4.6 Los beneficios fueron determinados mediante la aplicación de una evaluación contingente. Con este propósito se realizó una encuesta en la ciudad, con una muestra de 621 encuestados (incluyendo residentes y personas que frecuentan al centro diariamente), para determinar la disposición a pagar (DAP) de la población beneficiaria por la implantación de un paseo público. Dicha disposición a pagar fue estimada como un incremento en el impuesto territorial. Se obtuvo una DAP de R\$11,48 para las familias que viven en el centro y de R\$4,40 para aquellos no

residentes del centro pero que lo frecuentan diariamente. Como se muestra en el Cuadro 4.1, se obtuvo una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) de 26,82% para la *Orla Ferroviária* y junto con el análisis de sensibilidad se confirmó la factibilidad económica del proyecto.

- 4.7 **Componente movilidad urbana:** La evaluación de costo-beneficio de los proyectos *Via Morena* y *Ave. Julio de Castilho*, fue utilizada para establecer la elegibilidad de inversiones en este componente. Dicha evaluación consistió en una comparación de los beneficios y los costos económicos en situaciones “sin proyecto” y “con proyecto”. Los beneficios fueron determinados a partir de la reducción de costos de transporte, disminución de tiempos de viaje, además de ahorros en mantenimiento y reconstrucción de los pavimentos. Adicionalmente, para el proyecto de la *Via Morena*, se ha considerado el beneficio de la disponibilidad a pagar por el parque ubicado en el margen de dicha vía. Con este último propósito se realizó una encuesta en 660 hogares en el área de influencia del futuro parque. La hipótesis considerada fue la disposición a pagar un incremento en el impuesto territorial, obteniéndose una DAP de R\$13,41 para las familias.
- 4.8 El análisis costo-beneficio se realizó de forma individual para cada uno de los proyectos a ser financiados. Como muestra el Cuadro 4.1, los resultados del análisis muestran que el programa es viable económicamente, con tasas internas de retorno económico superiores al 12% y con coeficientes de beneficio-costo por encima de 1. Según el análisis de sensibilidad, todos los proyectos del componente aceptarían aumentos en los costos de hasta el 20% o una reducción en los beneficios esperados del mismo porcentaje, con excepción del Parque de la *Orla Morena*, el cual aceptaría 10% de reducción en los beneficios y 14% en el incremento en los costos.

Cuadro 4.1: Análisis Económico (costo-beneficio)

Componente de revitalización del centro y de movilidad urbana (datos en R\$ miles)						
	Beneficio	Inversión	Operación y mantenimiento	Beneficio neto	TIRE %	BC
<i>Vía Morena</i>	22,2	11,6	1,1	11,8	20,5%	1,92
<i>Ave. Julio de Castilho</i>	15,4	8,2	0,8	8,0	19,8%	1,87
Sistema de semáforos	40,7	11,8	10,7	39,6	30,5%	3,44
<i>Orla Ferroviaria</i>	11,1	5,0	0,4	5,6	26,8%	2,04
<i>Parque de la Orla Morena</i>	9,2	6,9	0,8	1,4	14,5%	1,18

- 4.9 **Fortalecimiento institucional:** Se realizó una evaluación de costo-eficiencia para el proyecto de la red municipal de alta velocidad, que permitirá la interconexión digital de las entidades municipales, incluyendo escuelas, puestos de salud, secretarías municipales, entre otras.
- 4.10 El beneficio principal de esta intervención, será la disminución de los costos de comunicación de la PMCG, la cual depende actualmente de los operadores de telecomunicaciones que suministran dichos servicios a un costo anual de R\$5,5 millones. Se espera que las inversiones en el proyecto generen un ahorro de

R\$250 mil mensuales. El análisis de los costos anuales y de los ahorros esperados indica que para un periodo de cinco años y a valor presente para cada R\$1,00 invertido habrá un ahorro de R\$2,50.

D. Análisis de beneficiarios

- 4.11 PTI. Esta operación no califica como un proyecto orientado a la reducción de la pobreza (PTI). Aunque no clasifica como un proyecto que promueve la equidad social (SEQ), el programa trae beneficios para las poblaciones de menores ingresos, a través de la revitalización de áreas degradadas del centro, una mayor disponibilidad de áreas públicas para el deporte y la recreación, como también por la mejora en el sistema vial urbano.

E. Viabilidad financiera

- 4.12 El análisis financiero basado en la información del periodo 2001-2006 y la información del gasto proyectado por los próximos 10 años, indican que la PMCG podrá contribuir con los fondos de contrapartida necesarios para el desarrollo del programa, en los montos y tiempos indicados. Adicionalmente, gracias a los esfuerzos de programas en ejecución (§1.14 y §1.15) se han generado mejoras en la administración fiscal y financiera de la PMCG, lo cual también implicará una mejora en la recaudación de impuestos y además generará mayores ahorros para el municipio. Como resultado, la *Prefeitura* podrá cumplir con sus compromisos dentro del marco de este programa y con los parámetros indicados en la Ley de Responsabilidad Fiscal. A continuación se presenta un cuadro con el Flujo Financiero del 2001 al 2006 y el Proyectado de 2007 al 2016. El reporte completo del Análisis Financiero se encuentra disponible en archivos técnicos de CBRDocs.

Cuadro 4.2: Flujo financiero 2001- 2006 y proyectado 2007-2016 (Valores en US\$ millones)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012-2016
Ingresos (1)	314,7	265,5	269,1	292,9	324,6	367,2	374,5	382,5	391,8	402,7	414,0	2.257,7
Gastos (2)	260,9	224,4	221,2	245,2	257,0	300,4	312,5	323,9	333,8	342,1	350,1	1.871,1
Ahorro (3=1-2)	53,8	41,1	47,9	47,7	67,6	66,8	62,0	58,6	58,0	60,6	63,9	386,6
Amortizaciones (4)	2,9	3,1	3,4	4,9	6,1	6,6	11,1	7,7	8,0	8,0	8,9	27,9
Ahorros Líquidos (5=3-4)	50,9	38,0	44,5	42,8	61,5	60,2	50,9	51,0	50,0	52,6	55,0	358,7
Ingresos de capital (6)	25,9	42,6	19,9	12,3	4,1	13,9	31,9	17,1	13,9	7,2	3,9	13,9
Gastos de capital (7)	63,5	98,3	56,1	60,9	38,4	58,7	61,2	64,4	54,1	43,0	37,2	175,0
Resultado presupuestario (8=5+6-7)	13,3	(17,7)	8,3	(5,8)	27,2	15,4	21,6	3,7	9,9	16,8	21,6	197,5

- 4.13 En cuanto a los requerimientos de la Ley de Responsabilidad Fiscal, es importante destacar que dicha ley exige el cumplimiento de una serie de indicadores financieros como criterio para determinar la elegibilidad de los municipios para endeudamiento externo. Con este propósito se ha analizado el periodo 2004-2007, el cual se presenta en la siguiente tabla y donde se puede confirmar que la

situación financiera de la PMCG se encuentra dentro de los límites establecidos en todos los indicadores analizados.

Cuadro 4.3: Situación financiera y capacidad de endeudamiento externo de la PMCG

Indicadores	Límite	2004	2005	2006	2007*
Gastos de personal/ICN	54%	34,18%	32,37%	34,44%	37,35%
Deuda Consolidada Líquida/ICN	120%	25,27%	19,82%	16,34%	16,03%
Total Garantías	22%	0%	0%	0%	0%
Operaciones de Crédito Internas y Externas	16%	1,38%	0,01%	0,03%	0,56%
Operaciones de Anticipación de Ingreso	7%	0%	0%	0%	0%

* Datos referente al segundo cuatrimestre del año

F. Impactos ambientales y sociales

- 4.14 La presente operación no tiene implicancias negativas ambientales ni sociales significativas debido al tipo de intervenciones previstas y su Categoría en el Filtro de Salvaguardas es “B”¹⁶. Fue preparado un Informe de Evaluación Ambiental del programa (IEA) (disponible en archivos técnicos de CBRDocs) para identificar: i) los principales impactos ambientales y sociales de la operación; ii) los procesos para el licenciamiento ambiental de aquellos proyectos con impactos significativos y, iii) establecer criterios y procedimientos para garantizar la viabilidad y sostenibilidad ambiental de las obras financiadas por el programa.
- 4.15 El análisis realizado indica que las intervenciones previstas por el programa están en conformidad con las políticas y la legislación ambiental y social vigente en el ámbito federal, estatal y municipal para áreas urbanas. Los impactos adversos previstos de las obras del programa serán temporales y moderados, y estarán restringidos a la etapa de ejecución de obras. Las intervenciones del programa no contemplan acciones de reasentamiento poblacional.
- 4.16 La viabilidad ambiental del programa está garantizada por la inserción de la variable ambiental, a través de los Criterios Ambientales de Elegibilidad (CAE), en el ciclo de desarrollo y ejecución de los proyectos, y que estos deberán cumplir para ser financiados con recursos del programa. Estos criterios forman el punto central de los procedimientos ambientales operacionales del programa. A indicación del RAA, la SEMADES apoyará a la UGP para supervisar los aspectos ambientales de la implementación del programa, para lo cual se contemplan acciones de fortalecimiento para que dicha secretaría pueda realizar las actividades de su competencia.

¹⁶ “Safeguard Policy Filter” y “Safeguard Screening Form”.

G. Resultados y beneficios esperados

- 4.17 Los beneficiarios del programa serán los habitantes del municipio de Campo Grande en general y en particular los residentes de los barrios en el sector oeste y la zona central. Los beneficios asociados a cada componente son: i) en el **Componente de revitalización del centro**, se beneficiará a un total de 101.980 personas (incluyendo a los residentes de dicha área y a la población que tiene al centro como base para el desarrollo de actividades comerciales, sociales y culturales). La recalificación urbanística de los espacios en el área central contribuirá también a la preservación histórica, arquitectónica y cultural, y la reactivación de la actividad comercial local. Estas mejoras deberán reflejarse en, entre otros aspectos, el aumento en el valor promedio de los inmuebles residenciales y del número de licencias de funcionamiento concedidas para nuevos comercios y servicios en la zona de intervención; ii) en el **Componente de movilidad urbana** se mejorará la conectividad del sector oeste de la ciudad con el área central y se ampliará el aprovechamiento de la capacidad ofrecida por el sistema vial del área central, beneficiando directamente a un total de 188 mil usuarios (tanto de transporte colectivo como privado). Estos beneficios se traducirán en reducción de los tiempos y costos de viaje de las diferentes modalidades de transporte entre estas zonas, así como los tiempos de travesía por la zona central de la ciudad y de circulación dentro de ella; y, iii) en el **Componente de fortalecimiento institucional** se destacan los beneficios en la integración administrativa de la PMCG y en la racionalización de los gastos de comunicación de la misma. Dentro de los beneficios específicos, se incluye la reducción en los tiempos para realizar el licenciamiento ambiental de la SEMADES y una mejora en la fiscalización de las obras por parte de SESOP y del tránsito por parte de la AGETTRAN.

V. RIESGOS PRINCIPALES

- 5.1 El análisis de riesgo realizado indicó que la operación tiene un riesgo bajo de ejecución. Según este análisis, el principal factor de riesgo identificado radica con un posible cambio de administración debido a las elecciones municipales de 2008. Este riesgo, sin embargo, se considera que será mitigado gracias a la amplia participación de la sociedad civil en la administración de la ciudad, incluyendo su activa participación en la aprobación del Plan Director y la Política de Desarrollo del municipio, y en la definición de los proyectos públicos a través de los consejos regionales que conforman el CMDU. Por otra parte, la estabilidad y continuidad histórica que ha tenido la gestión de la PMCG en sus distintas administraciones y el apego a sus instrumentos de planeación, son también factores que reducen dicho riesgo. Dada la amplia experiencia de la *Prefeitura* en la preparación y ejecución de programas financiados por organismos internacionales y en programas federales, no se prevén dificultades en la ejecución de la operación.

BRASIL
PROGRAMA DE DESARROLLO INTEGRADO DEL MUNICIPIO DE CAMPO GRANDE
(BR-L1104)
MARCO LÓGICO

RESUMEN NARRATIVO DE OBJETIVOS	INDICADORES	SITUACIÓN DE BASE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN Contribuir a mejorar la calidad de vida de los residentes del municipio de Campo Grande.	<ul style="list-style-type: none"> 20% de aumento en la percepción favorable¹ de los ciudadanos (usuarios del transporte colectivo y usuarios de transporte particular) en relación al sistema de transporte de la ciudad². 	<ul style="list-style-type: none"> 41% de usuarios de transporte colectivo y 48,5% de usuarios de transporte particular. 	<ul style="list-style-type: none"> Encuesta de opinión del diagnóstico para la actualización del Plan Director de Transporte, AGETTRAN. 	<ul style="list-style-type: none"> Se mantienen estables las condiciones macroeconómicas del país.
PROPÓSITO 1. Apoyar la recalificación urbana y la revitalización económica del Centro. 2. Mejorar las condiciones de movilidad de la población.	EFFECTOS DIRECTOS Al final del Programa: <ul style="list-style-type: none"> 30% de aumento en el valor promedio de los inmuebles residenciales en el Centro (específicamente del área de la Explanada-parte norte del orla ferroviaria). 10% de aumento en el número de licencias de funcionamiento concedidas anualmente para comercio y servicios en el Centro. 25% de disminución en el tiempo de viaje para usuarios de transporte colectivo y del transporte particular entre el área oeste y el Centro: <ul style="list-style-type: none"> a) Aeropuerto – Plaza Newton Cavallieri; 	<ul style="list-style-type: none"> R\$ 75,12 por m2 en 2007. 172 licencias concedidas en 2006. Tiempo medio de viaje (2007): <ul style="list-style-type: none"> a) Transporte colectivo: 8,25 minutos y transporte 	<ul style="list-style-type: none"> Catastro Técnico de la PMCG e Informe Final de Evaluación del Programa. Catastro Económico Municipal Anual de la Secretaría Municipal de Hacienda. Encuesta <i>speed delay</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> La voluntad política de continuar el Programa se mantiene tras las elecciones del 2008. La coordinación institucional entre las entidades municipales involucradas en el Programa se mantiene.

¹ La percepción de los ciudadanos será medida en relación a los tiempos de viaje y calidad de las vías.

² Dado que el componente de Movilidad Urbana representa el 80% de los costos de inversión del Programa, se considera apropiado tomar el indicador de mejoras en el sistema de transporte de la ciudad para medir los resultados de la operación a nivel de fin.

RESUMEN NARRATIVO DE OBJETIVOS	INDICADORES	SITUACIÓN DE BASE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p>3. Mejorar la eficiencia de la gestión administrativa de la Prefectura.</p>	<p>b) Terminal Julio Castilho – Ave. Tamandaré.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25% de disminución en el tiempo de viaje para usuarios de transporte colectivo y del transporte particular dentro del Centro en la calle Alfonso Pena: a) Rua Presidente Ernesto Geisel – <i>Rua 25 Decembro</i>). • 50% de reducción en los gastos de comunicación, incluyendo consumo telefónico, datos y voz (redes de internet e intranet) y datos corporativos de la Prefectura. • 20% de reducción en los plazos para realizar el trámite de licenciamiento ambiental. 	<p>particular: 9,32 minutos. b) Transporte colectivo: 10,38 minutos y transporte particular: 14,30 minutos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiempo medio de viaje (2007): a) Transporte colectivo: 7,20 minutos. transporte particular: 8,15 minutos. • US\$ 2.7 millones anual de gastos de comunicación 2007. • 120 días para realizar el trámite de licenciamiento ambiental en 2007. 	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta <i>speed delay</i>. • Informe contable anual de la Prefectura. • Informe Anual de la SEMADES e Informe de Evaluación Final del Programa. 	

RESUMEN NARRATIVO DE OBJETIVOS	INDICADORES	SITUACIÓN DE BASE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
COMPONENTES 1. REVITALIZACIÓN DEL CENTRO Desarrollo de instrumentos de plantación y gestión. Implantación de proyectos estratégicos.	<p>Al final del Año 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> Plan Local de Desarrollo Urbano del Centro desarrollado y aprobado por el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano (CMDU). <p>Al final del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> 19mil m2 de espacio público recalificado (con mobiliário urbano, paisagismo, pavimentos). Desarrollo e implementación de un proyecto estratégico identificado como piloto por el Plan Local de Desarrollo Urbano del Centro. 	<ul style="list-style-type: none"> 0 en 2007. 0 en 2007. 0 en 2007. 	<ul style="list-style-type: none"> Informe de Evaluación Final del Programa. Informe de Evaluación Final del Programa. Informe de Evaluación Final del Programa. 	<ul style="list-style-type: none"> Las firmas contratadas cumplen con los términos de contratos de forma oportuna.
2. ESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD Mejoramiento de la conectividad del sistema vial. Modernización del sistema de semáforos. Actualización del Plan Director de Transportes.	<p>Al final del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> 13 km de vías para tráfico general implantadas. 13 km de ciclovías implantadas. 1 sistema semafórico de control centralizado sirviendo a 180 intersecciones semaforizadas. Plan Director de Transportes actualizado, aprobado y autorizado por el CMDU. 	<ul style="list-style-type: none"> 0 en 2007. 0 en 2007. 0 en 2007. 0 en 2007. 	<ul style="list-style-type: none"> Informe de Evaluación Final del Programa. Informe de Evaluación Final del Programa. Informe de Evaluación Final del Programa. Informe de Evaluación Final del Programa. 	
3. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Implantación de la red informática municipal.	<p>Al final del Año 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> Red Informática Municipal instalada y funcionando con 6 estaciones básicas y conexión de 274 puntos clientes. 	<ul style="list-style-type: none"> 0 en 2007. 	<ul style="list-style-type: none"> Informe Anual del Programa. 	

RESUMEN NARRATIVO DE OBJETIVOS	INDICADORES	SITUACIÓN DE BASE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
Fortalecimiento de secretarías municipales.	Al final del Año 2: <ul style="list-style-type: none"> 6.500 ordenadores públicos municipales tienen interconexión vía la Red Informática Municipal. 	<ul style="list-style-type: none"> 0 en 2007. 	<ul style="list-style-type: none"> Informe Anual del Programa. 	
	Al final del Año 2: Equipamiento para la fiscalización de tráfico de la AGETRAN adquirido y en uso.	<ul style="list-style-type: none"> 0 en 2007. 	<ul style="list-style-type: none"> Informe Anual del Programa. 	
	Al final del Año 3: <ul style="list-style-type: none"> Sistema de licenciamiento ambiental instalado y funcionando. 	<ul style="list-style-type: none"> 0 en 2007. 	<ul style="list-style-type: none"> Publicación del mapa con localización de actividades licenciadas, SEMADES. 	
	<ul style="list-style-type: none"> Información ambiental integrada al sistema de información geográfica del municipio. Sistema para el control y administración de obras para la SESOP instalado y funcionando. 	<ul style="list-style-type: none"> 0 en 2007. 0 en 2007. 	<ul style="list-style-type: none"> Informe Anual del Programa. Informe Anual del Programa. 	