

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **BRASIL**

### **PROGRAMA ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO DE MINAS GERAIS III**

**(BR-L1260)**

### **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Rosana Brandao, jefe de equipo (INE/TSP); Alejandro Taddia y Pablo Guerrero (INE/TSP); Paulo Lanna Barroso Junior (TSP/CBR); Teresa Maurea Faria (LEG/SGO); Tulio Correa (VPC/PDP); Fernando Glasman y Roberto Monteverde (CSC/CBR); y Giovanna Mahfouz (INE/TSP).

## ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Antecedentes y problema.....	2
B.	Justificación de la Línea de Crédito y de la participación del Banco .....	3
C.	Objetivo, Componentes y Costos .....	6
D.	Matriz de Resultados e Indicadores Principales .....	7
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	8
A.	Instrumento de Financiación y Condiciones Contractuales.....	8
B.	Riesgos ambientales y sociales y Medidas de Mitigación.....	8
C.	Riesgo Fiduciario.....	10
D.	Otros Temas y Riesgos .....	11
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN .....	13

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

ENLACES ELECTRÓNICOS	
<b>REQUERIDO</b>	
1.	POA: <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2124941">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2124941</a>
2.	Esquema de Monitoreo y Evaluación: <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2124928">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2124928</a>
3.	Plan de Adquisiciones <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2134164">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2134164</a>
4.	IGAS - Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa: <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2109893">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2109893</a>
<b>OPCIONAL</b>	
1.	Mapas Minas Gerais Programa SWAp <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2125073">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2125073</a>
2.	Presupuesto del Sector Transportes del Estado de Minas Gerais 2008 – 2011 (PPAG) <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2124885">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2124885</a>
3.	Análisis Ambiental 1 <sup>er</sup> Programa PROACESSO <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1989661">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1989661</a>
4.	Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Vial de Minas Gerais <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1914077">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1914077</a>
5.	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del 2º Programa PROACESSO. <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1992461">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1992461</a>
6.	Análisis Socio ambiental del SWAP del BM y Planes de reasentamiento, indígena y sitios culturales <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2066251">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2066251</a>
7.	Evaluación Financiera del Estado de Minas Gerais <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1991396">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1991396</a>
8.	Tramos elegibles del PROMG, y del PROACESSO y PROSEG <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2133836">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2133836</a> <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2133924">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2133924</a>
9.	Carta Política del Gobierno de Minas Gerais al Banco <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2125242">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2125242</a>
10.	Acuerdo de Resultados 2008 firmado por el Gobernador de MG, SETOP, DER-MG y DEOP <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2093160">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2093160</a>
11.	Programa Estado para Resultado <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2081601">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2081601</a>
12.	Relatório de Desempenho das Finanças Públicas do Estado de Minas Gerais <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2134094">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2134094</a>
13.	Informe de Evaluación Intermedia del 1 <sup>er</sup> Programa de la Línea CCLIP BR-L1027 <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1935772">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1935772</a>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

AAF	Autorización Ambiental de Funcionamiento
APP	Programa Estadual de Asociaciones Público Privadas
BACEN	Banco Central do Brasil
BIDH	<i>Baixo Índice de Desenvolvimento Humano</i>
BM	Banco Mundial
CCLIP	<i>Conditional Credit Line for Investment Projects</i>
COFIEEX	<i>Comissão de Financiamentos Externos</i>
CRG	<i>Coordenadoria Regional</i> del DER
DAIA	Documento de Autorización para Intervención Ambiental
DER	<i>Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Minas Gerais</i>
EAE	Evaluación Ambiental Estratégica
EpR	Programa Estado para Resultados
GMA	Gerencia de Medio Ambiente del DER
GMG	Gobierno del Estado de <i>Minas Gerais</i>
HDM-4	<i>Highway Design and Maintenance Standards Model</i>
IBGE	<i>Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística</i>
ICA	Informe de Control Ambiental
IDH	Índice de Desarrollo Humano
IEF	Instituto Estadual de Forestas
IGAM	Instituto Mineiro de Gestión de las Aguas
JBIC	<i>Japan Bank for International Cooperation</i>
LP	Licencia Ambiental Previa
LPI	Licitación Pública Internacional
MG	<i>Estado de Minas Gerais</i>
PAF	Programa de Restructuración y Ajuste Fiscal del MG
PCA	Planes de Control Ambiental
PE	Programa Estructurante
PELT-MG	Plan Estratégico de Logística de Transporte
PIB	Producto Interno Bruto
PMDI	Plan Mineiro de Desarrollo Integrado
PPAG	Plan Plurianual de Acción Gubernamental
PROACESSO	<i>Programa de Pavimentação de Ligações e Acessos Rodoviários aos Municípios de Pequeno Porte</i>
PROACESSO-BIDH	Parte del Programa PROACESSO del MG financiado por el BID, con prioridad para municipios con Bajo Índice de Desarrollo Humano
PROMG	<i>Programa de Recuperação e Manutenção Rodoviária do Estado de Minas Gerais</i>
PROSEG	<i>Programa de Aumento da Capacidade e Segurança dos Corredores de Transporte</i>
RMBH	Región Metropolitana de Belo Horizonte
ROP	Reglamento Operativo del Programa
RVE	Red Vial Estadual
RVF	Red Vial Federal

SEDE	<i>Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico</i>
SEF	<i>Secretaria de Estado da Fazenda</i>
SEMAD	<i>Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável</i>
SEPLAG	<i>Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão</i>
SETOP	<i>Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas</i>
SIAFI	<i>Sistema Integrado de Administração Financeira</i>
SUPRAM	Superintendencia Regional de Medio Ambiente
SWAp	<i>Sector Wide Approach</i>
TCE	Tribunal de Cuentas Estadual
TIR	Tasa Interna de Retorno
UAGP	Unidad de Apoyo del Gerenciamiento del Programa
UGE	Unidad Gestora Estadual

## RESUMEN DEL PROYECTO

### BRASIL PROGRAMA ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO DE MINAS GERAIS III (BR-L1260)

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS				
<b>Prestatario:</b> Estado de Minas Gerais (MG) <b>Garante:</b> República Federativa de Brasil <b>Organismo Ejecutor:</b> Estado de Minas Gerais por medio de la <i>Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão</i> (SEPLAG), con participación de SETOP y DER-MG			Plazo de amortización	25 años
			Período de gracia	1 año
			Período de desembolso	1 año
			Tasa de interés	LIBOR
BID (CO) Local  <b>Total</b>	US\$137.000.000 0  US\$137.000.000	100% 0%  100%	Inspección y vigilancia Comisión de Crédito  Moneda: Dólares estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria.	* *  
	ESQUEMA DEL PROYECTO			
	<b>Objetivo y descripción del programa:</b> El objetivo del programa es fortalecer los sectores de infraestructura de transporte y logística, apoyando las actividades de gestión de la red vial a cargo del MG, contribuyendo para el desarrollo de las regiones deprimidas y mejora de la competitividad de Minas Gerais. El programa financiaría parcialmente gastos elegibles de los proyectos estructurantes seleccionados de mejoramiento (pavimentación) de accesos a pequeños municipios, de rehabilitación y mantenimiento por resultados, y de acciones seguridad vial.			
<b>Condiciones contractuales especiales:</b>				
1) <b>Condiciones previas al primer desembolso:</b> El prestatario presentará al Banco pruebas de: (i) la entrada en vigencia del decreto estadual de reglamentación del programa conteniendo su esquema de ejecución, en los términos acordados con el Banco; y (ii) la entrada en vigencia del Reglamento Operativo del Programa (ROP) ¶2.11.				
2) <b>Arreglos fiduciarios:</b> En el ámbito del SWAp, se van a utilizar los sistemas de gestión financiera del prestatario y (i) se dispensará la presentación de recibos de gastos para reembolso, sujeto a la obligación del Prestatario de mantener los debidos registros y documentos y reservándose el Banco el derecho de solicitar la documentación pertinente ¶2.11; y (ii) se dispensará la abertura de cuenta especial, utilizándose cuenta preexistente del Prestatario para el depósito de los recursos del Financiamiento ¶2.11.				
3) <b>Adquisiciones:</b> En el ámbito del SWAp, ciertas adquisiciones y contrataciones del programa se realizarán de acuerdo a las políticas del Banco Mundial, excepto que no se adquirirá, con recursos del programa, obras, bienes o servicios de países que no sean miembros del Banco ¶2.9.				
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna.				
<b>El proyecto es coherente con la Estrategia de País:</b> Sí [x] No [ ]				
<b>El Proyecto Califica Como:</b> SEQ[ ] PTI [ ] Sector [ ] Geográfica[ ] %Beneficiarios [ ]				

\* La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

## I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes y problema

- 1.1 Con la segunda mayor población del país, cerca de 19,5 millones de habitantes<sup>1</sup>, el Estado de Minas Gerais (MG) congrega a 853 municipios. La producción del Estado<sup>2</sup>, se basa principalmente en actividades de servicio, industria y agropecuaria reflejadas en la composición del Producto Interno Bruto (PIB) en 60%, 32% y 8% respectivamente. MG es también el segundo estado exportador de Brasil, concentrado principalmente en la cadena mena<sup>3</sup>-metalúrgica, que corresponde a cerca de 52% del valor total exportado.
- 1.2 En 2002, la economía minera enfrentaba un cuadro económico y fiscal con uno de los peores desempeños entre los estados de Brasil. Para corregir la situación, el Gobierno del Estado de Minas Gerais (GMG) inició en 2003 un amplio programa de reformas administrativas, denominado “Choque de Gestión”, con el objetivo de garantizar el equilibrio de las finanzas públicas y la reorganización del funcionamiento estatal. Desde entonces, el Estado viene aumentando su capacidad para realizar las inversiones necesarias para alcanzar las metas pactadas con la población. A fin de garantizar la continuidad de esos avances, el GMG reafirmó su compromiso con la conducción eficiente de las políticas públicas y en 2007, inició la Segunda Generación del Choque de Gestión representada, en la práctica, por el Programa Estado para Resultados (EpR).
- 1.3 Como resultado de dichas estrategias, el MG alcanzó un considerable espacio fiscal para realizar las inversiones necesarias para la mejoría de la calidad de vida de sus habitantes. El PIB estadual en 2007 fue de US\$110,2 billones, que representa una participación relativa de 9,26 % en el PIB nacional, y el tercer lugar del ranking nacional. Aún así, pese a ese desempeño económico positivo y de la mejora de las condiciones de vida de una parte de la población, los desafíos en el ámbito social permanecen. La renta per cápita se mantiene por debajo de la media brasileña ocupando el décimo lugar entre los 27 estados. Además, enfrenta el problema de la mala distribución regional, pues 58% del PIB está concentrado apenas en la región centro-sur del MG. Con relación a los indicadores sociales, el MG ocupa el décimo lugar en la clasificación del Índice de Desarrollo Humano (IDH), 0,799, muy cercano al IDH de Brasil (0,794).
- 1.4 En el contexto de una gestión pública basada en resultados medibles y cuantificables, uno de los objetivos del GMG es alcanzar la mejoría de la competitividad de la economía local. En este sentido, la estrategia del EpR enfoca el seguimiento intensivo de las áreas identificadas como cruciales para el desarrollo, como la infraestructura, los servicios operados por el estado (salud,

---

<sup>1</sup> IBGE-2006.

<sup>2</sup> Conforme pesquisa de la *Fundação João Pinheiro* (2006).

<sup>3</sup> Mineral metálico, principalmente el de hierro, tal como se extrae del yacimiento y antes de limpiarlo.

seguridad), y la competitividad de su economía, buscando optimizar la calidad del gasto público.

- 1.5 Las últimas décadas fueron marcadas por una necesidad creciente de inversión en infraestructura no siempre tornadas efectivas, resultando en el deterioro de la red vial estadual (RVE), donde los costos operacionales extras incidentes sobre la flota en circulación<sup>4</sup>, llegan a cerca de 30%. Si bien el MG ha emprendido ambiciosos planes de mejoramiento y pavimentación de corredores de circulación, aún 24,7% de su red se encuentra en malas o pésimas condiciones. Una deficiente condición de la red afecta la competitividad de la economía estadual, una vez que el sector productivo es altamente dependiente del modo de transporte carretero, que concentra la mayoría de la demanda de transporte estadual. Superar los cuellos de botella de la red vial es condición esencial para lograr escenarios económicos y sociales deseables. Además, en función de la gran extensión de su territorio (586.825 km<sup>2</sup>) y localización geográfica estratégica – por integrar las regiones Sur y Sureste con las regiones Noreste y Centro-Oeste del país – la red vial del MG cumple una función de interconexión nacional y principal vía de flujo desde y hacia los puertos del Océano Atlántico.
- 1.6 Adicionalmente, la seguridad vial es un tema de gran relevancia. Aún que las estadísticas demuestran que el MG está por debajo de la media nacional<sup>5</sup> en 2006 alcanzó 40,9 accidentes con víctimas por cada 10.000 km en las carreteras estaduais. El relieve fuertemente ondulado, peculiar en gran parte del territorio del MG, con carreteras con trazados sinuosos y la insuficiencia de dispositivos de seguridad y baja capacidad son las causas de gran parte de esos accidentes<sup>6</sup>.

## **B. Justificación de la participación del Banco**

- 1.7 El presente programa SWAp representa la continuidad del apoyo del Banco a los programas del GMG en el sector de transportes. El Banco, tiene con el MG una efectiva experiencia en el financiamiento de proyectos de infraestructura. Entre otros préstamos<sup>7</sup>, en 2004 el Banco aprobó un proyecto FOMIN que financió el Programa Estadual de Asociaciones Público Privadas (APP). En 2006 aprobó el CCLIP BR-X1002 y su primera operación, el préstamo 1709/OC-BR, Programa de Mejoramiento de Accesos a Pequeños Municipios (PROACESSO-BIDH)

---

<sup>4</sup> Relacionados a los gastos con combustibles y reposición de piezas de los vehículos.

<sup>5</sup> Media Nacional: 71,2 accidentes con víctimas por cada 10.000 km.

<sup>6</sup> Policía Militar del MG (PMMG)/Departamento Nacional de Tránsito (DENATRAN), 2007.

<sup>7</sup> Entre ellos: (i) en 1970 el préstamo 252/SF-BR, Programa de Desarrollo Regional del Noroeste de *Minas Gerais*, en 2.212 km de caminos rurales y de penetración, por US\$25,8 millones; (ii) en 1986, el Programa de Mejoramiento de Carreteras en el Valle de *Jequitinhonha Minas Gerais*, préstamos 204/OC-BR y 789/SF-BR de US\$36 y US\$18 millones respectivamente, en 1.117 km de carreteras de la RVE; (iii) en 1989, los préstamos 570/OC-BR y 825/SF-BR, Programa de Adecuación de la Red Vial de *Minas Gerais* por US\$120 millones, en 2.400 km de la RVE; (iv) en 1993 y 1996, los préstamos 767/OC-BR y 975/OC-BR, Programa para la Modernización y Ampliación de la Carretera Federal *Fernão Dias*, Etapas I y II (US\$265,9 y US\$265 millones respectivamente); y (v) en 2006, el Programa para el Mejoramiento de Acceso Vial a Pequeños Municipios de Minas Gerais, préstamo 1709/OC-BR primera operación del CCLIP BR-X1002 y está por aprobar la segunda operación, BR-L1231 (total de US\$100 millones).



(ver evaluación intermedia, link 13), actualmente en fase final de ejecución, y la segunda operación aprobada bajo préstamo 2281/OC-BR. Las experiencias exitosas tanto con el programa PROACESSO-BIDH, como la constitución de la unidad ejecutiva del APP, ilustran el apoyo continuo y refuerzan el interés del GMG en desarrollar nuevas acciones conjuntas con el Banco en el sector.

- 1.8 **Enfoque sectorial amplio.** El Banco Mundial (BM) viene apoyando al GMG, principalmente el EpR, y sus planes de inversión mediante un préstamo SWAp multisectorial, actualmente en ejecución (7547-BR *Minas Gerais Development Partnership II*, aprobado en 2008<sup>8</sup>) con un valor total de US\$976 millones. El componente de transportes alcanza cerca de US\$245 millones, que reembolsarán un valor correspondiente a 35% de los gastos elegibles seleccionados de los PE PROACESSO y PROMG. El apoyo del BM al sector, por medio de su operación SWAp, asegurará al MG los recursos necesarios de inversiones para alcanzar los resultados buscados por el GMG en su *Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado 2007-2023* (PMDI)<sup>9</sup>.
- 1.9 **Estrategia y plan de inversiones en el sector de transportes.** El GMG en su Política de Transporte describe que las soluciones a corto y mediano plazo pasan por una política de priorización de intervenciones, con estrategias selectivas que permitan la selección racional de proyectos y obras con mayores impactos logísticos y socioeconómicos y que puedan ser concluidas en el menor tiempo posible. De hecho, en el marco de su política sectorial de transportes, la estrategia del GMG reflejada en el PMDI, en el Plan Plurianual de Acción Gubernamental (PPAG)<sup>10</sup>, y en el Plan Estratégico de Logística de Transportes (PELT-MG), busca alcanzar en los próximos años los siguientes objetivos estratégicos: (i) reducir los costos de transporte y ampliar el acceso a mercados de la producción del MG, a través de la oferta de una red vial suficiente, adecuada y segura; y (ii) superar cuellos de botella y mejorar la calidad de la infraestructura de transportes para ampliar la inserción competitiva de la economía del MG y el desarrollo de las regiones de bajo dinamismo.
- 1.10 Para alcanzar esos resultados el programa gubernamental de transportes, reflejado en el presupuesto 2009 y sus proyecciones hasta 2011, además de otras, prevé de manera sostenida las siguientes acciones: (i) expansión de la red pavimentada, particularmente a través de las obras del Programa Estructurante (PE) *Programa de Pavimentação de Ligações e Acessos Rodoviários aos Municípios de Pequeno Porte* (PROACESSO); (ii) rehabilitación y mantenimiento por resultados de la red pavimentada estadual, a través del PE *Programa de Recuperação e Manutenção Rodoviária do Estado de Minas Gerais* (PROMG)<sup>11</sup>; (iii) mejoramiento de la

---

<sup>8</sup> El SWAp del BM realizará su cuarto desembolso en septiembre de 2009.

<sup>9</sup> Ley Estadual No. 17.007/2007.

<sup>10</sup> Ley Estadual No. 17.347/2008.

<sup>11</sup> Conjunto de acciones orientadas a mantener los niveles de servicio de la infraestructura existente con programas de recuperación funcional y mantenimiento por resultados de la red pavimentada con un amplio incremento en los recursos pasando de R\$35,7 millones anuales en 2002 a R\$356,5 millones en 2008.

seguridad vial a través del PE *Programa de Aumento da Capacidade e Segurança dos Corredores de Transportes* (PROSEG); y (iv) el fortalecimiento de la capacidad técnica del Estado.

- 1.11 Esos planes de inversión, desarrollados en el ámbito del EpR, basan sus acciones en el binomio calidad fiscal y gestión innovadora y eficaz, lo que demuestra la visión global y responsable, con la que el GMG enfrenta la problemática del sector de productividad e infraestructura logística. Si bien las circunstancias actuales y los efectos de la crisis económica mundial lo hacen difícil, el MG está buscando mantener la calidad y nivel de servicio de su infraestructura básica productiva, junto con los niveles necesarios de inversión pública.
- 1.12 El GMG ha solicitado el apoyo técnico y financiero del Banco, para apoyo sectorial complementario con el mencionado financiamiento del BM. El mejor instrumento para responder a la solicitud del GMG es un préstamo de inversión de obras múltiples bajo la forma de un SWAp porque dicho enfoque permite respaldar el PMDI, la política sectorial de transportes materializada en el EpR y su plan de inversión, financiando un gran número de actividades dentro del presupuesto del MG destinado a la inversión en ese sector. El programa propuesto continuará los esfuerzos ya iniciados y construirá sobre las lecciones y procesos generados en la operación.
- 1.13 **Estrategia de país.** El programa es consistente con la estrategia del Banco para Brasil, documento GN-2327. La estrategia define cuatro áreas de acción: (i) Productividad e Infraestructura, con prioridad al uso de modalidades de cooperación público-privado en las nuevas inversiones; (ii) Pobreza, Equidad y Formación de Capital Humano, con una focalización en los programas de distribución de renta; (iii) Condiciones de Vida y Eficiencia en Ciudades, integrando acciones de combate a la pobreza urbana y mejoras de la habitabilidad, eficiencia y calidad ambiental de las ciudades; y (iv) Fortalecimiento Institucional y Modernización del Estado, con énfasis en las áreas subnacionales de gobierno.
- 1.14 El programa propuesto es consistente con esta estrategia pues: (i) coadyuvará al desarrollo de un sistema de transporte estadual más eficiente basado en una infraestructura vial en mejor estado y con mayor seguridad, que facilite el acceso a los servicios sociales de la población y garantice el transporte de mercancías y productos de y hacia los centros de consumo, producción y exportación; (ii) la mayor movilidad de pasajeros y mercancías repercutirá en una mejora de la competitividad estadual; y (iii) dará continuidad a las buenas prácticas de conservación y gestión vial adoptadas por el *Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais* (DER).

### C. Objetivo, Componentes y Costos

- 1.15 **Objetivo.** El objetivo del programa es apoyar al GMG en los sectores de infraestructura de transporte y logística, contribuyendo para el desarrollo de las regiones deprimidas y mejora de la competitividad de MG<sup>12</sup>.
- 1.16 El apoyo técnico y financiero propuesto es consistente con la estrategia del GMG prevista en el PMDI, PELT-MG y PPAG pues el programa contribuirá con la implementación de los principales PE, siendo sus objetivos específicos: (i) propiciar una conexión pavimentada de 50 municipios a las redes viales principales, facilitando el acceso de la población a servicios esenciales a la vez que se promueven actividades generadoras de ingreso; (ii) ampliar el porcentaje de la red vial en buenas condiciones, por medio de la rehabilitación y mantenimiento de la red bajo responsabilidad del MG; (iii) mejorar las condiciones de operación del tránsito de vehículos con foco en la seguridad vial mediante pequeñas intervenciones de bajo costo de ingeniería vial; y (iv) fortalecer la capacidad técnica e institucional del MG para inversiones e intervenciones estratégicas en el sector de infraestructura y logística.
- 1.17 **Componente 1.** (US\$136,95 millones). Actividades vinculadas al desarrollo de la infraestructura vial. Este componente financiará las actividades vinculadas a la pavimentación, rehabilitación, mantenimiento y mejora de la seguridad vial de las carreteras pertenecientes a la red vial estadual y municipal que sean elegibles bajo la presente operación. Las actividades a ser financiadas incluyen:
- 1.18 Subcomponente 1. Pavimentación de accesos: Financiaría gastos elegibles de las actividades vinculadas al PE PROACESSO, referente a la mejoría de la accesibilidad de municipios pequeños y de bajos ingresos. Las actividades corresponderían a obras de pavimentación de los accesos municipales a las redes viales principales en aproximadamente 50 tramos, con extensión aproximada de 1.550 Km, con obras en ejecución, contratadas o en fase de licitación.
- 1.19 Subcomponente 2. Recuperación y mantenimiento. Financiaría gastos elegibles de las actividades vinculadas al PE PROMG, referentes a la recuperación funcional y mantenimiento de la RVE, cuya contratación se hace por medio de contratos de precio global para mantenimiento con control mediante indicadores de desempeño (contratos de mantenimiento por resultados). Las actividades del subcomponente podrían abarcar hasta seis contratos regionales de recuperación y mantenimiento con una extensión aproximada de 2.550 km.
- 1.20 Subcomponente 3. Mejoramiento de la operación y seguridad vial. Financiaría gastos elegibles de las actividades vinculadas al PE PROSEG, referentes a la mejora de la seguridad vial que incluyen aproximadamente 180 intervenciones de

---

<sup>12</sup> El GM dio al proyecto el nombre, acordado con el Gobierno Federal (Desarrollo de Minas Gerais III), que refleja la continuidad en el sector de transporte e infraestructura logística de su política “Estado para Resultados”, ya que este sería el tercer programa de apoyo de un organismo internacional a dicha política.

bajo costo incluidas en los contratos de mantenimiento por administración del DER.

- 1.21 **Componente 2.** (US\$50 mil). Actividades de fortalecimiento institucional. Este componente financiará actividades para el mejoramiento del sector de infraestructura y logística de transporte, de la Región Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), apoyando la realización de acciones que contemplen la elaboración de diagnósticos, directrices y propuestas para la mejora y optimización de la movilidad urbana en la RMBH, a través de seminarios y/o estudios técnicos.
- 1.22 **Costos.** El costo total del programa se estima en US\$137 millones de los cuales el 100% provendrán del financiamiento del Banco. Los recursos del Banco financiarán hasta el 65% del valor del total de los gastos elegibles de las obras de cada de los PE PROACESSO y PROMG, también financiadas por el BM hasta 35% de dichos gastos. Para el PROSEG y el fortalecimiento institucional, el Banco financiaría hasta el 100% de los gastos. Dado que esta operación será de apoyo sectorial al GMG no se incluye contrapartida, que se entiende sea todo el presupuesto del Estado. A continuación se presenta el cuadro de costos en miles de US\$.

**CUADRO DE COSTOS (US\$ MILES)**

COMPONENTES	BANCO	CONTRA-PARTE LOCAL
<b>1. Actividades vinculadas al desarrollo de la infraestructura vial.</b>	<b>136.950</b>	<b>0</b>
<i>1.1 Obras de Pavimentación de Accesos</i>	<i>103.735</i>	<i>0</i>
<i>1.2 Obras de Rehabilitación y Mantenimiento</i>	<i>28.815</i>	<i>0</i>
<i>1.3 Obras de Mejoramiento de la Seguridad Vial</i>	<i>4.400</i>	<i>0</i>
<b>2. Actividades de fortalecimiento institucional</b>	<b>50</b>	<b>0</b>
<i>2.1 Seminarios y/o estudios movilidad urbana de la RMBH</i>	<i>50</i>	<i>0</i>
<b>TOTAL (US\$ x 1000)</b>	<b>137.000</b>	<b>0</b>

Los costos financieros serán pagados por el prestatario con recursos propios, fuera del programa

#### **D. Matriz de Resultados e Indicadores Principales**

- 1.23 Fue acordado con el prestatario los indicadores de productos y resultados y las metas a ser alcanzadas. Como se trata de un programa SWAp, los indicadores fueron seleccionados entre aquellos utilizados en el EpR y considerados adecuados para medir los beneficios de este programa<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> En programas de inversión tradicionales se utilizan índices capaces de medir los beneficios directos a los usuarios de las vías, en general se refieren al costo de operación de los vehículos y al tiempo de viajes de los pasajeros (HDM-IV). Dichos índices ya fueron plenamente experimentados y probados en otras operaciones de transporte vial del Banco, incluyendo la primera operación del PROACESSO financiada por el Banco en Minas Gerais. Dada la naturaleza de la operación SWAp, que busca medir otro tipo de impacto no se consideró apropiada ni necesaria la utilización de estos índices.

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

RESULTADOS ESPERADOS	INDICADOR
Incremento en el porcentual de la red vial estadual pavimentada con contratos de rehabilitación y mantenimiento por resultado en el PROMG - Línea de base 2008.	El indicador se refiere a la extensión de la red vial estadual pavimentada sometida a los contratos del PROMG sobre el denominador fijo igual a la extensión de la red vial estadual pavimentada en diciembre del 2006 (15.697 km).
Incremento en el porcentual de municipios de Minas Gerais con acceso pavimentado PROACESSO. Línea de base 2008.	El indicador se refiere al número de municipios atendidos con acceso pavimentado sobre el denominador fijo igual al total de municipios del Estado, exceptuándose aquellos municipios cuyo acceso no pavimentado no se encuentra bajo responsabilidad del DER (6 municipios), pues son de responsabilidad del gobierno.

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumento de Financiación y Condiciones Contractuales

- 2.1 Esta operación está siendo diseñada como un SWAp de infraestructura vial, y el instrumento financiero aplicable sería un préstamo de inversión, bajo la modalidad de obras múltiples. El plazo de amortización será de 25 años y el de ejecución será de 1 año. No se considera necesario establecer un plazo para el inicio de las obras dado que la mayoría de ellas ya fue iniciada y el desembolso será en forma de reconocimiento o reembolso de gastos.

### B. Riesgos ambientales y sociales y Medidas de Mitigación

- 2.2 Por ser el programa diseñado como un SWAp no se necesita una clasificación ambiental, conforme la Directiva B.13 de la OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco. Sin embargo, los proyectos que componen la operación son clasificados en la categoría B, en consonancia con la OP-703 y con la legislación ambiental estadual. Debido a la cantidad y calidad de los estudios ambientales de programas de transporte vial realizados en los últimos años con área de influencia considerando todo el territorio del estado, incluyendo programas de transporte ya financiados parcialmente por el Banco y también por el BM, durante la preparación de esta operación fue preparado un análisis ambiental, donde se evaluó y concluyó que no había la necesidad de realizar una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE). Asimismo, se realizó una revisión y adecuación de las salvaguardias de los informes ya existentes. Los estudios realizados de acuerdo con la política y las salvaguardias sociales del Banco, fueron: (i) en 2005, EAE elaborada para la Línea CCLIP BR-X1002 y el 1er Programa de Mejoramiento de Accesos a Pequeños Municipios de Minas Gerais, Préstamo 1709/OC-BR, un Informe de Control Ambiental (ICA) y un Plan de Control Ambiental de las Obras (PCA) para cada tramo del programa; (ii) en 2008, Análisis Ambiental del 2<sup>do</sup> programa del CCLIP, préstamo 2281/OC-BR, un ICA, y un PCA para cada tramo del programa; un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS), y consultas públicas. Asimismo, en 2008, el MG ha realizado una EAE del Plan Vial de Minas Gerais (PRMG) que apoya en la

selección de los proyectos que ejecuta el MG y un Estudio de Evaluación Ambiental del Banco Mundial para los proyectos de transportes del SWAP que él financia para el MG.

- 2.3 De acuerdo a Consejo Estadual de Política Ambiental la mayoría de los tramos incluidos en el PROACESSO califican como Clase 1 (porte pequeño e impactos pequeños o medianos), que corresponde a vías con extensión de 10 a 50 km. Los proyectos Clase 1 no necesitan Licencia Previa (LP), pero antes del inicio de las obras están obligados a contar con el Documento de Autorización para Intervención Ambiental (DAIA), emitido por el Instituto Estadual de Forestas (IEF), y con la otorga del Instituto Mineiro de Gestión de Aguas (IGAM). Luego del término de las obras, el Prestatario, a través de sus autoridades/entes competentes, emite la Autorización Ambiental de Funcionamiento (AAF). Como preverá el ROP, se exige también un Término de Responsabilidad de la empresa contratista y de la autoridad máxima del DER, en la cual se declara que la obra de ingeniería fue ejecutada de acuerdo con el proyecto ejecutivo y estudio ambiental. Para los proyectos del PROMG y del PROSEG, debido a la naturaleza de las intervenciones no es necesario tener licencia o autorización ambiental.
- 2.4 El DER cuenta con una Gerencia de Medio Ambiente (GMA), vinculada a la Directoria de Proyectos, responsable por la gestión ambiental y social de los proyectos viales, y fortalecida durante operaciones anteriores con el Banco. La GMA desarrolla de modo eficiente dicha gestión, y está siguiendo los procedimientos definidos por la legislación ambiental para autorización /licenciamiento ambiental de cada tramo del programa dónde sea necesario. El DER posee un marco de procedimientos estricto y coopera con la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (SEMAD); asimismo, está familiarizado con las políticas del Banco en la materia.
- 2.5 Los impactos positivos del programa se darán principalmente durante la fase de operación, y benefician en especial al medio socioeconómico. Los impactos potenciales positivos son: (i) menor tiempo de viaje y mejor acceso a puestos de trabajo y servicios públicos (trabajo, salud y educación); (ii) reducción de los accidentes viales; (iii) mejores condiciones de circulación para peatones y ciclistas en poblados atravesados por las carreteras; y (iv) mejor calidad del aire en los linderos de las carreteras. También se darán: la recuperación de pasivos ambientales críticos a lo largo de las carreteras y la generación de empleos durante las obras, además de los impactos positivos en la salud y educación.
- 2.6 Como resultado del análisis ambiental desarrollado, se prevé que las obras e intervenciones del programa no generarán impactos negativos significativos, debido a que los trabajos físicos serán de muy pequeña a mediana magnitud, bastante tradicionales desde el punto de vista de ingeniería y ejecutados sobre el derecho de vía existente, no resultando en afectaciones prediales y tampoco de áreas ambientalmente sensibles. A excepción de correcciones geométricas de puntos críticos, no habrá grandes alteraciones de trazados en las vías. No fueron identificadas afectaciones a poblaciones de bajos recursos y no son elegibles tramos que afectan directamente áreas de protección total o indígenas. Para eventuales casos de afectación a poblaciones de bajos recursos y/o vulnerabilidad

que necesiten reasentamiento o apoyo especial, social y/o jurídico, el DER preparará y ejecutará un programa específico de acuerdo a la Política OP-710 del Banco. Los recursos para financiar dichos reasentamientos/apoyos serán del Tesoro del Estado. Los impactos más significativos asociados a la ejecución de las obras viales serán mitigados, prevenidos y compensados de acuerdo a los PCA detallados de los tramos del PROACESSO y de exigencias de la SEMAD.

- 2.7 De ser necesaria, la compensación ambiental estará a cargo del DER. Los términos de referencia para los diseños de ingeniería establecieron la inclusión de medidas de protección y mitigación ambiental, incluyendo recuperación de pasivos ambientales. Se buscará utilizar la mano de obra local para los trabajos de pavimentación. Ver IGAS para más detalles link requerido 4.

### **C. Riesgo Fiduciario**

- 2.8 El riesgo fiduciario con respecto a las prácticas y sistemas de gestión financiera en el MG ha sido evaluado como bajo. La *Secretaria de Estado da Fazenda* (SEF) mantiene un sistema de gestión financiero, el cual es considerado robusto y satisfactorio para proporcionar información financiera confiable y en forma oportuna sobre el status del proyecto. El sistema de gestión financiero es operacional en todas las unidades de gestión y ejecución del presupuesto del MG, las cuales incluyen la *Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão* (SEPLAG), *Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas* (SETOP) y DER, y tiene las funcionalidades para el control de contratos, tesorería, contabilidad, emisión de informes financieros y permiten identificar las fuentes y los fines para los cuales los recursos fueran aplicados.

- 2.9 **Adquisiciones.** El MG por medio del DER ya licitó todas las obras del PROACESSO cuyas actividades serán financiadas por este programa. Los proyectos de los PE PROACESSO y PROMG considerados elegibles son los mismos considerados elegibles para el SWAP del BM en el MG actualmente en ejecución. Serán elegibles para financiamiento del Banco las transacciones con valor por debajo del umbral que utiliza el Banco de licitaciones públicas internacionales (LPI) de adquisición de bienes, obras y servicios, que fueron o serán licitadas con procedimientos nacionales. También serán elegibles aquellas con valor por encima del umbral de LPI que utilizaron o utilizarán los procedimientos del BM. Para ello, y para que no existan excepciones a las reglas de adquisiciones del Banco, el GMG y el Banco han acordado que no serán elegibles las transacciones en las cuales sea ganadora alguna firma de países que no sean miembros del Banco. Hasta el momento, en las licitaciones realizadas no ha habido participación de firmas de países no miembros del Banco y la experiencia en obras viales en Brasil muestra lo mismo. Se prevé que la revisión de adquisiciones será, en un todo de acuerdo a la PR-210, ex post.

- 2.10 **Reconocimiento retroactivo de gastos.** El programa contempla contrataciones anticipadas; por ello, el reconocimiento retroactivo de gastos con cargo al financiamiento será por un monto de hasta US\$130,0 millones, correspondiente a los dos primeros desembolsos, a ser utilizados en la contratación de obras realizadas con posterioridad a la aprobación de la operación por parte de la

Comisión de Financiamiento Externo (Recomendación COFIEEX N°100/09<sup>14</sup>) y del ingreso de la operación en el *pipeline* del Banco (30 de abril de 2009, fecha aprobada por el Comité de Políticas Operativas el 20 de octubre de 2009) y dentro del período de 18 meses antes de la aprobación del préstamo por el Directorio del Banco y que es consistente con la política OP-504.

- 2.11 **Desembolsos.** Se acordó que la operación sería realizada, en principio, mediante tres desembolsos bajo la forma de reconocimiento de gastos y reembolso de los gastos elegibles acordados previamente con el Banco. Dichos desembolsos serán vinculados a los gastos elegibles realizados y presentados al Banco. Antes de cada desembolso, el Banco deberá verificar el cumplimiento físico y de la calidad de las acciones cuyos gastos serán reembolsados, conforme será establecido en el Reglamento Operativo del Programa (ROP), actualmente en fase final de preparación. Se prevé que el primer y segundo desembolsos sean realizados durante el año de 2010, por un valor acumulado de hasta US\$130 millones mayormente compuesto de reconocimientos de gastos realizados durante el período aceptado de acuerdo a las políticas del Banco, y reembolsos de gastos realizados después de la aprobación por el Directorio. Se prevé que el tercer desembolso sea realizado durante el primer semestre de 2011, por un valor de hasta US\$7 millones, totalizando US\$137 millones de los US\$260 millones aprobados por la COFIEEX. Los desembolsos se harán mediante reembolso de gastos elegibles. La SEPLAG será la responsable por consolidar la información y coordinará con la SEF, que será la responsable por encaminar al Banco los pedidos de desembolsos. El desembolso será efectuado mediante la presentación de Informes de Monitoreo Financiero previstos en la política de SWAp del Banco, cuyo formato y contenido serán aquellos ya generados por los sistemas del Gobierno. Los gastos ya están siendo efectuados en Reales y serán convertibles en USD por la tasa de cambio de cierre de compra del día hábil inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud del desembolso, conforme divulgado por el Banco Central do Brasil (BACEN). Los desembolsos serán hechos en USD, directamente a una cuenta bancaria de titularidad del GMG, la cual es utilizada para las operaciones del gobierno referentes a operaciones de crédito externo. Esta cuenta es parte del sistema de la cuenta única del gobierno, y es identificable en el SIAFI. No será necesaria la presentación de los recibos al Banco pero la documentación de respaldo de los gastos será mantenida por el GMG, y estará a disposición del Banco y de la auditoría. **Será condición previa al primer desembolso: (i) entrada en vigencia del decreto estadual reglamentando la estructuración de ejecución del programa, en los términos acordados con el Banco; (ii) la entrada en vigencia del Reglamento Operativo del Programa (ROP).**

#### **D. Otros Temas y Riesgos**

- 2.12 **Criterios de elegibilidad de vías.** El programa reembolsará los gastos elegibles realizados en los servicios de obras de pavimentación, rehabilitación y

---

<sup>14</sup> El financiamiento solicitado al Banco inicialmente fue por un valor de US\$260 millones, el cual fue reducido a la mitad por solicitud del prestatario.



mantenimiento por resultados y de mejoramientos para la seguridad vial de los tramos elegibles pre-identificados de los PE PROACESSO, PROMG y PROSEG. Los criterios utilizados para la elegibilidad de los tramos del PROACESSO y del PROMG son: (i) tramos (PROACESSO) o grupo de tramos (PROMG) que tengan una tasa interna de retorno económica superior al 12%; y (ii) un valor actual neto positivo. En el aspecto socio ambiental, no serán elegibles los tramos que puedan generar impactos directos en áreas indígenas y protegidas. Para el PROSEG, debido a que solamente se financiarán gastos realizados con obras de pequeño porte, y dado que los beneficios son de mejoría de la seguridad vial, y difíciles de medir a corto plazo, no fueron realizados estudios económicos

- 2.13 **Factibilidad económica.** Cada tramo a ser intervenido del PROACESSO posee una evaluación económica basada en conteos de tránsito específicos, aplicando tasas de expansión de la demanda para cada tramo y tipo de vehículo. En el caso del PROMG, la TIR fue calculada para el conjunto de tramos de cada CRG beneficiada. La herramienta de evaluación es el HDM-4 (Highway Design and Maintenance Standards Model). Mediante este modelo se determinan los principales indicadores económicos (TIR) de cada intervención o grupo de intervenciones; posteriormente se hace un análisis de sensibilidad: un aumento del 20% en los costos y una reducción similar en los beneficios. Los tramos seleccionados superan la exigencia de una TIR de 12%. No se esperan riesgos sustanciales en este aspecto.
- 2.14 **Los análisis financieros** del MG indican que se viene alcanzando las metas acordadas por el GMG con el Tesoro Nacional y que son definidas anualmente por el Programa de Restructuración y Ajuste Fiscal del MG (PAF). Las metas fijadas son: Meta 1 - Divida Financiera/Receta Liquida Real (RLR); Meta 2 - Resultado Primario (positivo); Meta 3 – Gasto con Personal (límite de 60% de la Receta Corriente Liquida - RCL); Meta 4 – Recaudación de Recetas Propias, con tasas positivas y creciente; Meta 5 – Privatización Concesión de Servicios Públicos, Reforma Administrativa y Patrimonial; y Meta 6 – Gasto de Inversión /RLC, con tasas positivas y creciente. La operación se incluye dentro del límite acordado con el gobierno federal para operaciones de crédito externo.
- 2.15 El MG viene cumpliendo los límites establecidos por la ley de Responsabilidad Fiscal de Brasil, en el período 2004/2008, como muestran los datos en la tabla a continuación:

Límite y Norma Legal*	Límite Legal	Límite de ene/dic/04	Límite de ene/dic/05	Límite de ene/dic/06	Límite de ene/dic/07	Límite de ene/dic/08
1 - DP/RCL (Art. 19 de la LRF)	60,00%	58,16%	52,24%	53,71%	55,80%	54,32%
2 - MGOR/RCL (Art. 7º, inciso I de la RSF N° 43/01)	16,00%	0,06%	0,33%	1,15%	0,82%	1,90%
3 - MAED/RCL (Art. 7º inciso II de la RSF N° 43/01)	11,50%	10,81%	10,51%	10,94%	10,93%	10,51%
4 - DCL (Art. 7º inciso III de la RSF 43/01 y Art. 3º da RSF 40/01)	200%	224 %	203%	189%	188%	176%

\* **Nota:** DP = Gastos con Personal; LRF = Ley de Responsabilidad Fiscal; MGOR = Monto Global de Operaciones Realizadas en el Ejercicio; RCL = Receta Corriente Líquida; MAED = Monto Anual de Amortización y Encargos de la Deuda; DCL = Divida Consolidada Líquida; RSF = Resolución del Senado Federal

- 2.16 Las Recetas y los Gastos del MG, en el período de 2004/2008, presentan resultados compatibles con un proceso de generación creciente de resultado primario, que evolucionó de R\$107,69 millones en 2004 a R\$2.971 millones en 2008. Los resultados del análisis de capacidad financiera revelan que MG dispone de capacidad para realizar los gastos necesarios para la ejecución de las obras objeto de este programa, incluyendo los recursos que debe asignar en el futuro para el mantenimiento de la red vial a su gasto.
- 2.17 En materia institucional, la SEPLAG viene ejecutando exitosamente el programa SWAp financiado por el BM, y cuenta con una estructura institucional capaz de gerenciar la ejecución del programa. El DER es un ejecutor de obras competente, con una larga experiencia de trabajo con el Banco, con una estructura organizativa adecuada y con amplia práctica en la contratación de obras con el sector privado. Actualmente, el DER gerencia y ejecuta todos los contratos de los PE PROACESSO, PROMG y PROSEG, utilizando, además de recursos del tesoro, financiamientos del Banco, del BM y del *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC). En los aspectos técnicos, las acciones de fortalecimiento institucional ya implementadas en programas anteriores reforzaron la estructura organizativa y capacidad de gestión del DER, las obras a implantar tienen un bajo grado de dificultad y existe un amplio mercado, a nivel nacional e internacional, de empresas supervisoras y constructoras capacitadas. Respecto a la sostenibilidad técnica y operativa, el DER otorga prioridad al mantenimiento de la red vial a su cargo mediante el PROMG y los contratos tradicionales para sus CRGs y ha venido realizando la conservación vial en forma continuada.

### III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

- 3.1 **Prestatario, organismo ejecutor y garante.** El prestatario será el MG, el cual será el organismo ejecutor a través de la SEPLAG, y la SETOP y el DER serán co-ejecutores del programa. La República Federativa de Brasil será el garante de las obligaciones financieras derivadas del préstamo.
- 3.2 **Esquema de ejecución.** El modelo gerencial adoptado por el GMG atiende a la necesidad de gerenciamiento del programa en sus dimensiones estratégica y operacional. Para apoyar la ejecución del programa será formado un Comité de Coordinación compuesto por los secretarios de: (i) SEPLAG (Presidente); (ii) SEF; (iii) SEDE; (iv) SETOP; (v) Director-General del DER-MG; (vi) Coordinador Ejecutivo del EpR; y (vii) por el coordinador de proyecto de la Unidad Gestora Estadual (UGE). La SEPLAG responderá ante al Banco por la aplicación de los procedimientos técnicos, administrativos, financieros y de adquisición vinculados a la ejecución, seguimiento, monitoreo y evaluación del programa a través de las siguientes funciones: (i) promover el cumplimiento de las condiciones establecidas en el contrato de préstamo; (ii) representar al Estado ante el Banco; (iii) mantener los sistemas de información técnica, financiera y administrativa del programa; y (iv) presentación de rendiciones de cuentas ante el Banco.

- 3.3 Para llevar a cabo estas tareas, la SEPLAG viene coordinando con la SETOP, responsable por la implementación técnica del programa a través del DER<sup>15</sup>, y por el alcance de los indicadores de desempeño. Entre las funciones específicas del DER en la ejecución de las obras de los PE, descritas en el ROP, se encuentran: (i) la ejecución de obras previstas en el Plan Plurianual de Acción Gubernamental (PPAG); (ii) la preparación y actualización del plan de adquisiciones; (iii) la revisión de las bases de licitación para la contratación de servicios de consultoría, obras y bienes, asegurando que las mismas se encuentren en conformidad con las Políticas de Adquisición y Contratación acordadas con el Banco; (iv) el acompañamiento y monitoreo del avance de contratos de consultoría, obra y adquisición de bienes; (v) la tramitación de los pagos correspondientes; (vi) apoyo a la preparación de estados financieros y solicitudes de desembolso; y (vii) apoyo al monitoreo y la evaluación de la ejecución del programa.
- 3.4 La SEF junto con la SEPLAG será responsable por la prestación de cuentas financieras y mediante el Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAFI) elaborará los informes de gastos elegibles acordado con el Banco.
- 3.5 Dentro del DER, la implementación del programa será apoyada: (i) para el PROACESSO, por medio de la Unidad de Apoyo Gerencial (UAGP), vinculada a la Directoría de Infraestructura; y (ii) para el PROMG, por medio de la Gerencia de Programas Especiales, vinculada a la Directoría de Operaciones; ambas auxiliadas por empresas de gerenciamiento en funcionamiento y dotadas del personal necesario y cuyas funciones están descritas en el ROP. Las intervenciones del PROSEG están incluidas en los contratos tradicionales de mantenimiento gerenciados por cada una de las CRGs del DER, que posee el personal necesario y calificado para la fiscalización y monitoreo, y no es necesaria la contratación de una empresa de gerenciamiento.
- 3.6 Entre las funciones de las empresas gerenciadoras se encuentran: (i) formulación de los informes de acompañamiento y análisis; (ii) apoyo en las contrataciones; (iii) acompañamiento en la fiscalización de obras, proyectos y otros servicios (visita a obras, orientación y revisión de los proyectos finales de ingeniería; control de calidad); (iv) elaboración de estudios de viabilidad económica; (v) supervisión de las medidas de control ambiental de las obras (localización de campamentos y otras áreas de apoyo; evaluación de las estrategias de ataque de las obras; acompañamiento de las actividades, en coordinación con las firmas de supervisión; seguimiento de los temas pendientes de resolución); (vi) supervisión ambiental de la implementación de los programas ambientales del BM (PROACESSO); y (vii) seguimiento de los indicadores de resultados.
- 3.7 Período de ejecución y calendario de desembolsos. Se ha estimado en un año a partir de la entrada en

Año	2010		2011
Fecha hasta	30 abril	30 Sept.	31 Dic.
BID	120.000	10.000	7.000
<b>TOTAL</b>	<b>120.000</b>	<b>10.000</b>	<b>7.000</b>

<sup>15</sup> El DER es una autarquía dotada de personalidad jurídica de derecho público, con autonomía administrativa, operacional, financiera, patrimonial y jurídica, vinculada a la *Secretaría de Estado de Transportes y Obras Públicas (SETOP)*.

vigencia del Contrato de Préstamo. Se prevé que el préstamo propuesto sea desembolsado durante un año en tres desembolsos a ser realizados conforme el cronograma indicado en US\$ miles.

- 3.8 **Evaluación y Seguimiento.** La SEPLAG deberá presentar al Banco informes de semestrales, indicando los avances logrados en cada uno de los componentes y en el desempeño global del programa, en base a los indicadores acordados bajo la Matriz de Resultados e incluyendo también, entre otros: (i) una descripción de las actividades realizadas; (ii) cronogramas actualizados de ejecución física y desembolsos; (iii) grado de cumplimiento de los indicadores de ejecución acordados; (iv) un programa de actividades para el semestre entrante; (v) un resumen del estado de ejecución financiera del programa y el flujo de recursos previsto para el próximo semestre; y (vi) una sección identificando posibles desarrollos o eventos que pudieran poner en riesgo la ejecución del programa. Adicionalmente, se realizará, dentro de los noventa días posteriores al último desembolso una evaluación final del programa, que deberá incluir, como mínimo: (i) los resultados de ejecución financiera por componente; (ii) el cumplimiento de metas establecidas, de acuerdo a los indicadores de resultado acordados; y (iii) el cumplimiento de compromisos contractuales, entre otros. Un informe de evaluación extraordinario deberá también ser presentado al final de la conclusión de todas las obras del PROACESSO cuyos gastos tengan sido reembolsados por el programa, caso tales obras no hayan sido finalizadas hasta el último desembolso. Las evaluaciones final y extraordinaria serán realizadas por consultores independientes o por el TCE en el caso de ser lo mismo acepto para tal por el Banco.
- 3.9 **Auditoría externa.** Durante el período de ejecución, el DER presentará anualmente los estados financieros consolidados auditados del programa. La auditoría externa será efectuada por una firma de auditores independientes aceptable al Banco, de acuerdo con la Política del Banco para Gestión Financiera y términos de referencia, previamente aprobados por el Banco. En la selección y contratación de la firma se utilizarán los procedimientos establecidos en el Documento de Licitación de Auditoría Externa. Los costos de auditoría formarán parte de los gastos elegibles para reembolso del programa. En adición a la auditoría de los estados financieros del programa, la firma de auditores será responsable de llevar a cabo auditorías de los procesos y aspectos operativos, financieros y de sistemas del programa. La auditoría del programa podrá ser realizada por el Tribunal de Cuentas Estadual (TCE), siempre y cuando el TCE MG haya concluido e implementado el Plan de Acción acordado con el Banco y aceptado por éste. Asimismo, el Banco supervisará los progresos en la implementación de dicho plan, y decidirá conjuntamente con el TCE oportunamente, si éste está en condiciones de efectuar la auditoría de la operación. En caso que el TCE realice la auditoría del programa, los costos de auditoría externa no serían reembolsados. Independientemente de quién sea el auditor, el informe de auditoría se enviará al Banco, hasta noventa días después del primer desembolso, y también hasta noventa días después del segundo y último desembolso.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo  
Resumen

Criterio	Puntaje	Puntaje máximo
<b>I. Relevancia Estratégica</b>	<b>Bajo-Alto</b>	
<b>Sección 1. Objetivos estratégicos del BID en materia de desarrollo</b>	<b>6.9</b>	<b>10</b>
Diversificación de países	1.7	2
Iniciativas corporativas	2.5	2.5
Armonización y alineación	2.7	3.5
Focalización de la población beneficiaria	0.0	2
<b>Sección 2. Objetivos de desarrollo de la Estrategia de País</b>	<b>0.6</b>	<b>10</b>
Diagnóstico del sector en la Estrategia de País	0.6	6
Objetivo e indicador del sector en la Estrategia de País	0.0	4
<b>II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad</b>	<b>Parcialmente insatisfactorio</b>	
3. Evaluación basada en pruebas y solución	1.7	10
4. Plan de evaluación y seguimiento	0.2	10
5. Costo-beneficio o eficacia en función del costo	7.0	10
6. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación	7.5	10
<b>III. Función del BID - Adicionalidad</b>		
<b>Sección 7. Adicionalidad</b>	<b>10.0</b>	<b>10</b>
Asistencia técnica proporcionada antes del proyecto	3.0	3
Mejoras en la gestión de controles internos en los ámbitos financiero, estadístico, de adquisiciones o de seguimiento	4.0	4
Mejoras en el desempeño ambiental, laboral y de salud	3.0	3

**I. Relevancia Estratégica:** Esta es una operación de transporte bajo la modalidad de SWAP; se ejecutará en Brasil, considerado Grupo-País A. Su objetivo está vinculado a la iniciativa del Banco en materia de infraestructura. Se utilizarán los sistemas nacionales de administración financiera y monitoreo y evaluación. La estrategia de país para el periodo que corresponde al proyecto aún no se encuentra aprobada.

**II. Evaluabilidad:** La definición del problema que el proyecto propone enfrentar no es clara en la medida en que no contiene un diagnóstico basado en evidencia empírica sobre la magnitud del problema y los factores que contribuyen a su existencia. En cuanto a las soluciones propuestas, el proyecto no presenta evidencia de la efectividad del tipo de intervención planteado.

*El proyecto solo establece indicadores de producto, mas no incluye metas cuantificables. No hay indicadores de resultado o de impacto.*

*El proyecto no especifica si contará con un plan de monitoreo y evaluación. El proyecto incluye un análisis de costo-beneficio de los componentes de inversión. Su calificación de riesgo es C; se han identificado los principales riesgos ambientales y sociales, así como las correspondientes medidas de mitigación, mas no se establecen indicadores que permitan dar seguimiento a la implementación de dichas medidas.*

**III. Adicionalidad:** esta operación fortalecerá los sistemas de gestión de la entidad ejecutora y su desempeño en materia ambiental.

**BRASIL (BR-L1260)**  
**PROGRAMA ASOCIACIÓN AL DESARROLLO DE MINAS GERAIS III**

MARCO DE RESULTADOS / MATRIZ DE INDICADORES								
Objetivo del Programa				Promover el fortalecimiento de los sectores de infraestructura, transporte y logística, contribuyendo para avances fiscales, dinamización económica de regiones de bajos recursos y ampliación de la inserción competitiva de Minas Gerais.				
Indicador		Fórmula	Verificación	Línea de Base/2008	Meta/2009	Meta/2010	Frecuencia de medición	Descripción
1	Porcentual de la red vial estadual pavimentada con contratos de rehabilitación y mantenimiento por resultado en el PE ProMG <sup>1</sup> .	(Extensión de la red vial estadual pavimentada sometida a los contratos del ProMG / Extensión de la red vial estadual pavimentada en diciembre del 2006) x 100	DER / SEPLAG	-	31%	42%	Trimestral	El indicador se refiere a la extensión de la red vial estadual pavimentada sometida a los contratos del ProMG sobre el denominador fijo igual a la extensión de la red vial estadual pavimentada en diciembre del 2006 (15.697 km).
2	Porcentual de municipios de Minas Gerais con acceso pavimentado <sup>2</sup> .	Municipios con acceso pavimentado / (Total de municipios del Estado - 6) x 100	DER / SEPLAG	86,2%	89,9%	93%	Trimestral	El indicador se refiere al número de municipios atendidos con acceso pavimentado sobre el denominador fijo igual al total de municipios del Estado, exceptuándose aquellos municipios cuyo acceso no pavimentado no se encuentra bajo responsabilidad del DER/MG (6 municipios), pues son de responsabilidad del gobierno federal.

<sup>1</sup> El contrato de mantenimiento es computado a partir del día que el “Orden de Servicio” (OS) del contrato de mantenimiento bajo el régimen o regime del ProMG es publicada en el periódico llamado Minas Gerais.

<sup>2</sup> Se describe como todo aquel municipio que pose al menos un acceso pavimentado (en concreto o asfalto) de entrada y salida del perímetro urbano de su ciudad sede, que conecte a otro municipio o a carretera de mayor grado también pavimentada, estadual o federal. El acceso, para ser denominado como pavimentado, deberá tener 100% de su extensión pavimentada, independiente de la finalización de la señalización o otros dispositivos de la carretera. La fuente de esa información será el Informe de Status Report del Programa GERAES.

		<b>Año 1</b>	
	<b>Base (Abr/09)</b>	<b>Abr/10</b>	<b>fev/11</b>
<b>Componente 1- Actividades vinculadas el desarrollo de la infraestructura vial</b>			
Obras de pavimentación de acceso (km)	2573	4080	5100
Obras de rehabilitación y mantenimiento (n° de contratos)	10	15	20
Obras de rehabilitación y mantenimiento (km)	4335	6830	9340
Obras de mejoramiento de la seguridad vial (n° de intervenciones realizadas)	0	60	120
<b>Componente 2 – Fortalecimiento Institucional</b>			
Seminario de movilidad urbana de la RMBH (US\$)	0		100

**Observación:** valores de las metas son acumulados

**BRASIL (BR-L1260)**  
**PROGRAMA ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO DE MINAS GERAIS III**  
**RESUMEN DE CUADRO DE ADQUISICIONES**

Descripción	Costo Total Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Gastos Elegibles a partir de 01 may. 09	Fuente de financiación	Pre-calificación	Fechas Estimadas	Situación
					BID (%)		Publicación del Aviso de Licitación	
1. Consultorías								
1.Seminario de Movilidad urbana en la Región Metropolitana de Belo Horizonte	30.000,00	DL	Ex-ante		100%	No	Ene.-10	Pendiente

Descripción	Costo Total Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Gastos Elegibles a partir de 01 may. 09	Fuente de financiación	Pre-calificación	Fechas Estimadas	Situación
					BID (Hasta el %)		Publicación del Aviso de Licitación	
2. Obras								
1.Obras de pavimentación (2 obras - 33,9km)	12.704.000,00	LPN	Ex-post	12.908.000	65%	No	mar-09	Contratada
2.Obras de pavimentación (1 obra - 30km)	3.732.000,00	LPN	Ex-post	3.793.000	65%	No	mar-09	En ejecución
3.Obras de pavimentación (1 obra - 28,2km)	9.906.000,00	LPN	Ex-post	9.906.000	65%	No	mar-09	En ejecución
4.Obras de pavimentación (1 obra - 32,2km)	7.641.000,00	LPN	Ex-post	7.640.000	65%	No	Feb.-09	En ejecución
5.Obras de pavimentación (2 obras - 33,72km)	14.020.000,00	LPN	Ex-post	14.234.000	65%	No	Mar.-09	A contratar
6.Obras de pavimentación (1 obra - 23,1km)	10.734.000,00	LPN	Ex-post	10.734.000	65%	No	May.-09	A contratar
7.Obras de pavimentación (1 obra - 26,7km)	7.690.000,00	LPN	Ex-post	7.757.000	65%	No	Dic.-08	A contratar
8.Obras de pavimentación (1 obra - 20,4km)	7.300.000,00	LPN	Ex-post	7.357.000	65%	No	Ene.-09	A contratar



Descripción	Costo Total Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Gastos Elegibles a partir de 01 may. 09	Fuente de financiación	Pre-calificación	Fechas Estimadas	Situación
					BID (Hasta el %)		Publicación del Aviso de Licitación	
2. Obras								
9.Obras de pavimentación (1 obra - 18,8km)	9.805.000,00	LPN	Ex-post	9.805.000	65%	No	Ene.-09	Contratado
10.Obras de pavimentación (1 obra - 19,4km)	6.449.000,00	LPN	Ex-post	6.449.000	65%	No	Ene.-09	En ejecución
11.Obras de pavimentación (1 obra - 11,6km)	5.934.000,00	LPN	Ex-post	5.934.000	65%	No	Ene.-09	En ejecución
12.Obras de pavimentación (2 obras - 170,2km) - Lote 1	47.735.000,00	LPI	Ex-post	46.041.000	65%	No	Mar.-09	A contratar
13.Obras de pavimentación (2 obras - 73,7km) - Lote 2	19.925.000,00	LPN	Ex-post	18.878.000	65%	No	Mar.-09	A contratar
14.Obras de pavimentación (4 obras - 92,2km) - Lote 3	29.820.000,00	LPI	Ex-post	28.347.000	65%	No	Mar.-09	A contratar
15.Obras de pavimentación (2 obras - 186,9km)	34.053.000,00	LPI	Ex-post	34.053.000	65%	No	May.-09	En Licitación
16.Obras de pavimentación (1 obra - 27,2km)	4.444.000,00	LPN	Ex-post	1.282.000	65%	No	Dic.-07	En ejecución
17.Obras de pavimentación (1 obra - 32,6km)	12.440.000,00	LPN	Ex-post	6.354.000	65%	No	Dic.-07	En ejecución
18.Obras de pavimentación (1 obra - 14,4km)	5.730.000,00	LPN	Ex-post	1.937.000	65%	No	Dic.-07	En ejecución
19.Obras de pavimentación (2 obras - 57,6km)	12.218.000,00	LPN	Ex-post	10.337.000	65%	No	Dic.-07	En ejecución
20.Obras de pavimentación (1 obra - 41km)	7.438.000,00	LPN	Ex-post	3.332.000	65%	No	Dic.-08	En ejecución
21.Obras de pavimentación (1 obra - 23,3km)	7.497.000,00	LPN	Ex-post	3.310.000	65%	No	Dic.-07	En ejecución
22.Obras de pavimentación (1 obra - 36,5km)	9.543.000,00	LPN	Ex-post	2.393.000	65%	No	Dic.-07	En ejecución
23.Obras de pavimentación (1 obra - 33,72km)	7.985.000,00	LPN	Ex-post	5.409.000	65%	No	Dic.-07	En ejecución
24.Obras de pavimentación (1 obra - 18,3km)	6.610.000,00	LPN	Ex-post	3.502.000	65%	No	Dic.-07	En ejecución
25.Obras de pavimentación (1 obra - 74,5km)	18.058.000,00	LPN	Ex-post	4.171.000	65%	No	Abr.-07	En ejecución
26.Obras de pavimentación (1 obra - 18,8km)	3.530.000,00	LPN	Ex-post	1.357.000	65%	No	May.-07	En ejecución

Descripción	Costo Total Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Gastos Elegibles a partir de 01 may. 09	Fuente de financiación	Pre-calificación	Fechas Estimadas	Situación
					BID (Hasta el %)		Publicación del Aviso de Licitación	
2. Obras								
27.Obras de pavimentación (1 obra - 21,7km)	8.648.000,00	LPN	Ex-post	3.084.000	65%	No	May.-07	En ejecución
28.Obras de pavimentación (1 obra - 36,5km)	18.614.000,00	LPN	Ex-post	11.696.000	65%	No	Jun.-07	En ejecución
29.Obras de pavimentación (1 obra - 34,3km)	8.223.000,00	LPN	Ex-post	1.325.000	65%	No	Ago.-07	En ejecución
30.Obras de pavimentación (1 obra - 13km)	3.439.000,00	LPN	Ex-post	1.363.000	65%	No	Ago.-07	En ejecución
31.Obras de pavimentación (1 obra - 37km)	19.294.000,00	LPN	Ex-post	18.874.000	65%	No	Sep.-08	En ejecución
32.Obras de pavimentación (1 obra - 16km)	2.834.000,00	LPN	Ex-post	2.586.000	65%	No	Oct.-08	En ejecución
33.Obras de pavimentación (2 obras - 27,4km)	9.601.000,00	LPN	Ex-post	9.603.000	65%	No	Ene.-09	En ejecución
34.Obras de pavimentación (3 obras - 76,2km)	15.819.000,00	LPN	Ex-post	15.819.000	65%	No	Ene.-09	En ejecución
35.Obras de pavimentación (1 obra - 20,1km)	7.965.000,00	LPN	Ex-post	7.965.000	65%	No	Ene.-09	En ejecución
36.Obras de pavimentación (1 obra - 27,6km)	12.325.000,00	LPN	Ex-post	12.325.000	65%	No	Ene.-09	En ejecución
37.Obras de pavimentación (1 obra - 57,8km)	19.319.000,00	LPN	Ex-post	19.319.000	65%	No	Feb.-09	En ejecución
38. Obras de rehabilitación y mantenimiento vial en la regional 4 (567,06km)	47.500.000,00	LPI	Ex-post	47.500.000	65%	No	Jul.-09	A licitar
39. Obras de rehabilitación y mantenimiento vial en la regional I 12 (333,7km)	34.500.000,00	LPI	Ex-post	34.500.000	65%	No	Sep.-09	A licitar
40. Obras de rehabilitación y mantenimiento vial en la regional 17 (567,27km)	57.500.000,00	LPI	Ex-post	57.500.000	65%	No	Ago.-09	A licitar
41. Obras de rehabilitación y mantenimiento vial en la regional 23 (323,7km)	31.500.000,00	LPI	Ex-post	31.500.000	65%	No	Ago.-09	A licitar
42. Obras de rehabilitación y mantenimiento vial en la regional 29 (492,1km)	46.500.000,00	LPI	Ex-post	46.500.000	65%	No	Ago.-09	A licitar
43. Obras de rehabilitación y mantenimiento vial en la regional 40 (327,5km)	40.500.000,00	LPI	Ex-post	40.500.000	65%	No	Sep.-09	A licitar

Descripción	Costo Total Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Gastos Elegibles a partir de 01 may. 09	Fuente de financiación	Pre-calificación	Fechas Estimadas	Situación
					BID (Hasta el %)		Publicación del Aviso de Licitación	
2. Obras								
44. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 29ª - MANHUMIRIM - 56 intervenciones	1.209.000,00	LPN	Ex-post	1.209.000	100%	No	Oct.-07	En ejecución
45. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 15ª - POÇOS DE CALDAS - 18 intervenciones	487.000,00	LPN	Ex-post	487.000	100%	No	Oct.-09	A licitar
46. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 1ª - BELO HORIZONTE - 18 intervenciones	468.000,00	LPN	Ex-post	468.000	100%	No	Oct.-09	A licitar
47. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 12ª - ITABIRA - 8 intervenciones	251.000,00	LPN	Ex-post	251.000	100%	No	Oct.-07	En ejecución
48. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 8ª - DIAMANTINA - 1 intervenciones	125.000,00	LPN	Ex-post	125.000	100%	No	Dic.-06	En ejecución
49. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 3ª - PARÁ DE MINAS - 7 intervenciones	120.000,00	LPN	Ex-post	120.000	100%	No	Oct.-09	A licitar
50. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 2ª - GUANHÃES - 7 intervenciones	119.000,00	LPN	Ex-post	119.000	100%	No	Oct.-07	En ejecución
51. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 16ª - OLIVEIRA - 3 intervenciones	38.000,00	LPN	Ex-post	38.000	100%	No	Oct.-09	A licitar
52. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 30ª - JUIZ DE FORA - 12 intervenciones	421.000,00	LPN	Ex-post	421.000	100%	No	Oct.-09	A licitar
53. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 10ª -	395.000,00	LPN	Ex-post	395.000	100%	No	Oct.-09	A licitar

Descripción	Costo Total Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Gastos Elegibles a partir de 01 may. 09	Fuente de financiación	Pre-calificación	Fechas Estimadas	Situación
					BID (Hasta el %)		Publicación del Aviso de Licitación	
2. Obras								
VARGINHA - 18 intervenciones								
54. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 19ª - ITAJUBÁ - 17 intervenciones	373.000,00	LPN	Ex-post	373.000	100%	No	Oct.-09	A licitar
55. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 40ª - CEL. FABRICIANO - 4 intervenciones	87.000,00	LPN	Ex-post	87.000	100%	No	Ago.-05	En ejecución
56. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 20ª - FORMIGA - 5 intervenciones	85.000,00	LPN	Ex-post	85.000	100%	No	Oct.-09	A licitar
57. Obras de mejoramiento de la operación y seguridad vial en la regional 24ª - PASSOS - 6 intervenciones	81.000,00	LPN	Ex-post	81.000	100%	No	Oct.-09	A licitar

LPI: Licitación Pública Internacional; LIL: Licitación Internacional Limitada; LPN: Licitación Pública Nacional; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa; AD: Administración Directa; CAE: Contratación a través de Agencias Especializadas; AC: Agencias de Contrataciones; AI: Agencias de Inspección; CEIF: Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; CPO/COT/CPOT: Construcción-propiedad-operación/ Construcción-operación- transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia (en inglés BOO/BOT/BOOT); CBD: Contratación Basada en Desempeño; CEGB: Contrataciones con Préstamos garantizados por el Banco; PSC: Participación de Comunidades en las Contrataciones; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo; SBC: Selección Basada en Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en Menor Costo; SBC: Selección Basada en las calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa. RP: Registro de Precios – *Pregão Eletrônico*; DL: Dispensa de Licitación. En ejecución: Contrato en ejecución; En licitación: Pliego publicado hasta la adjudicación de la empresa vencedora; A contratar: Licitación adjudicación, y firma del contrato.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/10

Brasil. Préstamo \_\_\_/OC-BR al Estado de Minas Gerais  
Programa de Asociación para el Desarrollo  
de Minas Gerais III

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 Estado de Minas Gerais, como Prestatario, y con la República Federativa del Brasil, como Garante, para otorgarle al primero un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Asociación para el Desarrollo de Minas Gerais III. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$137.000.000 de la Facilidad Unimonetaria de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.