

PROGRAMA DE DESARROLLO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

(BR-0256)

RESUMEN EJECUTIVO

PRESTATARIO: Município de Porto Alegre

GARANTE: República Federativa do Brasil

ORGANISMO EJECUTOR: Municipio de Porto Alegre

MONTO Y FUENTE:

BID:	US\$ 76,5 millones (OC)
Aporte local:	<u>US\$ 76,5 millones</u>
Total:	US\$153,0 millones

PLAZOS Y CONDICIONES FINANCIERAS:

Plazo de amortización:	20 años
Período de desembolso:	5 años
Tipo de interés:	variable
Inspección y vigilancia:	1%
Comisión de crédito:	0,75%
Moneda:	U S \$ (F a c i l i d a d Unimonetaria)

OBJETIVOS: El Programa propuesto tendría como objetivo aumentar el bienestar de los habitantes del municipio de Porto Alegre a través de: (i) aumento de la eficiencia de la administración municipal en el cumplimiento de funciones de Estado; (ii) aumento de la eficiencia de las entidades municipales que prestan servicios de saneamiento, control ambiental y mantenimiento y seguridad vial; y, (iii) ejecución de obras viales y de mejoramiento de la infraestructura básica en barrios.

DESCRIPCION: Para alcanzar los objetivos planteados, el Programa comprende:

1. Modernización administrativa (US\$10,1 millones)

El subprograma apoyaría las acciones de la municipalidad de Porto Alegre (PMPA) para lograr un mayor nivel de eficiencia en los servicios que brinda a la comunidad y en el manejo de los recursos financieros del municipio. Este mayor nivel de eficiencia se lograría a través de la reformulación de los métodos y procesos de trabajo, de la utilización de nuevas tecnologías y del fortalecimiento de los recursos humanos. Merece

destacar también el reforzamiento de las áreas de administración tributaria y financiera del municipio.

2. Fortalecimiento institucional (US\$5,25 millones)

El subprograma financiaría las acciones para el fortalecimiento de los entes municipales involucrados en la prestación de servicios de saneamiento, ambiente, mantenimiento y seguridad vial. Además, se financiaría el plan director ciclovuario.

3. Infraestructura urbana (US\$79 millones)

El subprograma incluye la implantación de la Tercera Perimetral, que abriría una vía de comunicación directa entre el Sur y el Norte de la ciudad con vía exclusiva para ómnibus y extensión total de 12,3 km. Contempla además, el mejoramiento de la infraestructura básica en barrios con la instalación de redes de drenaje pluvial, de agua potable y en algunos casos, alcantarillado y pavimentación de calles seleccionadas por la comunidad.

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

La estrategia del Banco y el programa operativo para Brasil en la programación 1995-97 es consistente en su totalidad con los objetivos de la Octava Reposición, y con el enfoque sistemático del gobierno en eliminar las causas (y minimizar algunas de las consecuencias sociales) de la inflación crónica y con la necesidad de fortalecer la modernización económica. Los componentes principales de la estrategia del Banco enfatizan la necesidad de: (i) promover la reforma y modernización del sector público a los niveles nacional y sub-nacional; (ii) apoyar al proceso de apertura económica a través de la modernización de los sectores productivos y también de la iniciativa de reducción del Costo Brasil, cuyo objetivo es la rehabilitación y mejora de la infraestructura de transportes y puertos del país; y, (iii) buscar resolver las desigualdades socioeconómicas así como disminuir la pobreza a través del aumento de la eficacia del gasto público y mejorando la focalización de los programas sociales. Con relación a esta, será dado apoyo para que se prosiga con la descentralización de los sectores sociales, en parte a través del aumento de las parcerías con las comunidades locales y la sociedad civil. Al mismo tiempo que será mantenido, en la actual estrategia, el énfasis tradicional en el saneamiento básico y en el medio ambiente.

**REVISION AMBIENTAL
SOCIAL:**

En un programa de esta naturaleza los impactos son localizados, en su mayoría temporales y de mitigación

conocida, principalmente mediante la aplicación de las leyes y procedimientos de control ambiental existentes en el país. Se elaborará un documento consolidando los procedimientos de control ambiental aplicables al programa y que este documento se incluyera en los pliegos de licitación (§ 3.29).

BENEFICIOS:

Mejorar la atención al ciudadano sin incrementar los costos operacionales mediante: (i) reducción mínima del 50% del tiempo medio de tramitación de 5 de los principales procedimientos que realiza la PMPA; (ii) facilidad a los contribuyentes en el cumplimiento tributario con la utilización de declaraciones magnéticas; y, (iii) facilidad a los proveedores del municipio en el cobro por los servicios prestados.

Mejorar la eficiencia en el uso de los recursos públicos mediante reducción de costos operacionales de la administración municipal en 5% a 10% y aumento de la recaudación tributaria en cerca de 10% a 15%.

Aumentar la eficiencia de las entidades que prestan servicios de saneamiento básico, control ambiental y mantenimiento vial, mediante acciones de refuerzo institucional. Al final del período de ejecución del programa se espera lograr que: (i) el Departamento Municipal de Agua y Alcantarillado (DMAE) haya aumentado la relación clientes (agua + alcantarillado)/empleado a 350 e implantado un mecanismo de control externo del DMAE; (ii) la Secretaría Municipal de Medio Ambiente (SMAM) controle las 150 industrias con mayor potencial de contaminación y cuente con recursos propios y equipos para realizar sus tareas; y, (iii) la Secretaría Municipal de Obras Viales (SMOV) haya implantado un sistema computarizado de mantenimiento preventivo y utilice en al menos 30% de las vías y el programa de seguridad vial haya reducido el número de accidentes de tránsito en al menos un 20%.

Aumentar el nivel de calidad de vida y la productividad de la población mediante: (i) la reducción del tiempo de viaje norte/sur de la ciudad; (ii) el estímulo al desarrollo de nuevos centros de servicios, disminuyendo los viajes y la congestión en el centro de la ciudad; (iii) facilidades para que los usuarios de colectivos lleguen a su destino final; y, (iv) mejoramiento de condiciones para la integración física y tarifaria del transporte colectivo urbano y metropolitano.

Proveer infraestructura urbana básica incluyendo pavimentación, drenaje, agua potable y en algunos casos, alcantarillado sanitario a 7.500 familias.

Reducir los costos del programa de mejoramiento de la infraestructura básica con la adopción de sistemas para mejorar el planeamiento de las obras y de minimización de costos.

RIESGOS:

Las expropiaciones y el reasentamiento de familias podrían atrasar la ejecución de las obras de la Perimetral. La creación de Unidades Coordinadoras específicas dotadas de los recursos necesarios para realizar estas tareas disminuirían tal riesgo.

**CONDICIONES
CONTRACTUALES
ESPECIALES:**

Antes de efectuarse el primer desembolso del financiamiento, el Prestatario deberá presentar al Banco: (i) evidencia de que la Unidad Coordinadora del Programa (UCP) haya sido establecida y que cuenta con personal técnico y administrativo de acuerdo a los parámetros acordados con el Banco (§ 3.1 y 3.3); (ii) evidencia de que el Reglamento Operativo, para el componente de obras múltiples del Programa y preparado de acuerdo a un modelo previamente acordado con el Banco, ha entrado en vigencia (§ 3.16); (iii) evidencia que se ha firmado un convenio con el DMAE estableciendo las condiciones de traspaso, operación y mantenimiento por parte de este último de las obras de agua potable y alcantarillado, así como indicando la obligación del mismo en repagarlas (§ 3.17); (iv) evidencia de que se ha firmado un convenio con la PROCEMPA estableciendo las condiciones para la adquisición de bienes y la contratación de servicios de consultoría con recursos del Programa por parte de esta última (§ 3.17); (v) evidencia de que el Plan Final de Reasentamiento de las familias afectadas por las obras de la Tercera Perimetral ha sido preparado (§ 3.23).

Hasta los 6 meses contados a partir de la firma del contrato, el Prestatario deberá presentar al Banco evidencia de que la consultoría para realizar los estudios y la propuesta del mecanismo de control externo del DMAE haya sido contratada (§ 3.9).

Hasta los 12 meses contados a partir de la firma del contrato, el Prestatario presentará, a satisfacción del Banco: (i) evidencia de que las firmas consultoras responsables por la elaboración del catastro y desarrollo del sistema de mantenimiento de vías hayan sido contratadas (§ 3.6); (ii) un plan de recuperación de las cuentas morosas del DMAE, con el Estado do Rio Grande do Sul, con metas semestrales,

(¶ 4.11); (iii) el primer informe de recopilación de datos, el cual incluirá una lista de los datos y una descripción detallada del procedimiento que se utilizará para su recopilación y procesamiento (¶ 3.38); y, (iv) evidencia de que se haya difundido junto a los Comités de Presupuesto Participativo, las medidas para la reducción de costos de los proyectos de mejoramiento de la infraestructura básica (¶ 5.14).

Hasta los 30 meses contados a partir de la firma del contrato, el Prestatario presentará a satisfacción del Banco, evidencia de que: (i) el mecanismo de control externo del DMAE ha sido implantado (¶ 3.9); y, (ii) el catastro de vías en un sistema georeferenciado de datos y un plan de mantenimiento preventivo de vías han sido implantados. No se autorizará el compromiso de recursos para el Tramo 3 de la Perimetral y obras complementarias hasta que esta condición haya sido cumplida (¶ 3.6).

Hasta los 42 meses contados a partir de la firma del contrato, el Prestatario presentará a satisfacción del Banco, evidencia de que el sistema computarizado de mantenimiento preventivo de vías haya sido implantado.

Los desembolsos del Financiamiento relativos a las obras de la Perimetral están condicionados a que el Prestatario presente al Banco: (i) evidencia de que la firma consultora que apoyará la SMOV en la supervisión de las obras de la Perimetral esté contratada según términos de referencia previamente acordados con el Banco (¶ 3.5); (ii) un informe del Consejo Municipal de Patrimonio Histórico y Cultural (COMPHAC) indicando las recomendaciones para intervención en 6 predios identificados como de interés para el patrimonio histórico (¶ 3.19); (iii) evidencia de que hayan sido firmados convenios municipio/Estado y municipio/Unión estableciendo las condiciones para el traspaso de los terrenos de propiedad del Estado y de la Unión afectados por la Perimetral (¶ 3.19); y, (iv) evidencia de que tiene la posesión legal del terreno para el reasentamiento de familias de bajos ingresos afectadas por la Perimetral (¶ 3.23).

Antes del llamado a licitación de cualquier obra, el Prestatario deberá: (i) demostrar que tiene la posesión legal y disponibilidad de los terrenos necesarios a su construcción (¶ 3.20); y, (ii) elaborar y presentar, a satisfacción del Banco, un documento consolidando los procedimientos de

mitigación y control ambiental que serán observados durante la construcción de las obras del Programa. Este documento hará parte de los pliegos de licitación (§ 3.30).

El inicio material de las obras de mejoramiento de infraestructura básica (obras múltiples) deberá producirse dentro de los primeros 48 meses, contados a partir de la firma del contrato de préstamo (§ 3.25).

El Prestatario ha solicitado el reconocimiento, con cargo a la contrapartida nacional, de US\$4 millones relativos a gastos incurridos hasta 18 meses antes de la aprobación de la operación por el Directorio, en la compra de equipos y programas de computación. El equipo de proyecto revisó los procedimientos y está de acuerdo con esta solicitud (§ 3.27).

A los 30 meses de la vigencia del contrato o cuando hayan sido comprometidos el 50% de los recursos del Programa, lo que ocurra primero, el Banco realizará una Misión de Revisión Intermedia. La base para esta revisión serán los informes semestrales presentados por la PMPA, el logro de los indicadores de desempeño y el avance logrado en la implantación del sistema de mantenimiento preventivo de vías. En el caso de que se compruebe que no fueron alcanzados progresos satisfactorios, el Banco y la PMPA acordarán las medidas y ajustes necesarios y el cronograma de implantación de los mismos.

**CRITERIOS DE LA
POLITICA RELATIVA
A LA POBREZA Y
ASPECTOS SOCIALES:**

De acuerdo a los criterios de la Octava Reposición de Recursos este Programa no se clasifica dentro de la categoría de equidad social y reducción de la pobreza (AB-1704, § 2.13 y 2.15) ya que menos del 50% de los beneficiarios serán de bajos ingresos.

**EXCEPCIONES A
POLITICAS DEL
BANCO:**

De acuerdo con la solicitud del Gobierno de Brasil, el contrato de garantía que se celebre no incluirá la garantía del gobierno federal de aportar recursos de contrapartida local, ni la de responder por las obligaciones de hacer a cargo del Prestatario, que no sean de la competencia legal del gobierno federal.

Esta decisión se adoptó teniendo en cuenta las normas constitucionales y legales del país en materia de política del gobierno que procura contribuir al orden en el gasto público. El análisis financiero efectuado muestra que el Prestatario tiene capacidad financiera suficiente para aportar los recursos de contrapartida necesarios para la ejecución adecuada del Programa.

CONTRATACIONES DE OBRAS, BIENES Y SERVICIOS DE CONSULTORIA: Se aplicará la política vigente del Banco para la adquisición de bienes y la contratación de obras y de servicios de consultoría a ser financiados con recursos del Programa. Cuando se utilicen recursos del financiamiento del BID, los montos mínimos sobre los cuales las adquisiciones se harán por licitación pública internacional serán: US\$5 millones para obras, US\$350.000 para adquisición de bienes y US\$200.000 para servicios de consultoría.

I. MARCO DE REFERENCIA

A. Antecedentes

- 1.1 Porto Alegre es la ciudad principal y capital del Estado de Río Grande do Sul. Es la octava ciudad brasileña y su población de 1,3 millones representa el 13% del total del Estado y 40% del Área Metropolitana de Porto Alegre (que incluye 22 municipios vecinos). En el período, 1970/96, el crecimiento poblacional del municipio fue del 40%. Actualmente, Porto Alegre es el principal centro de servicios del Estado y del sur del país. Se estima que el producto geográfico del municipio es del orden del 20% del total estatal, asimismo, su localización geográfica le confiere una posición estratégica en el ámbito del MERCOSUR.
- 1.2 En la década de los 80, la limitada capacidad de inversión del municipio provocó una demanda insatisfecha en los servicios públicos que afectó mayormente a la población de menores ingresos. Vale notar que en 1989, el 98% de los ingresos corrientes del municipio fueron consumidos con el pago de personal y el déficit fiscal llegó, en ese año, al 36% del presupuesto. A partir de ese año, la Municipalidad de Porto Alegre (PMPA) ha realizado esfuerzos para aumentar la recaudación tributaria municipal y racionalizar sus gastos, lo cual ha permitido recuperar la capacidad de inversión. Entre las medidas adoptadas se destacan la reformulación en el cálculo y cobro del impuesto sobre la propiedad inmobiliaria y del impuesto sobre servicios. Además, se ha implantado una política para limitar la contratación de nuevos funcionarios a algunas áreas como el de educación y salud.
- 1.3 La PMPA adoptó algunas medidas para reducir los gastos y mejorar la prestación de servicios tales como la: tercerización de diversos servicios; el de mantenimiento de vías urbanas y del sistema de bombeo (drenaje); recolección de basura; barrido de calles y el de transporte de funcionarios municipales, mediante licitación pública; y, en sociedad con la comunidad en la prestación de algunos servicios tales como la educación infantil y la alfabetización de adultos. Actualmente, el costo de la planilla de personal de la PMPA representa cerca del 50% de los ingresos corrientes y el municipio ha logrado realizar inversiones anuales del orden de US\$50 millones en los últimos 6 años.
- 1.4 Otra medida de gran impacto fue la implantación del "Presupuesto Participativo" (OP) mediante el cual, todas las inversiones de la municipalidad son discutidas y priorizadas por la comunidad (ver ¶ 1.10 al 1.13). Por otra parte, el ejercicio de este mecanismo ha llevado a que la población comenzara a exigir mayor eficiencia y calidad en los servicios prestados por la PMPA. Actualmente, Porto Alegre es una referencia nacional por los éxitos obtenidos con la primera generación de cambios realizados en la administración municipal, notoriamente con la participación de la comunidad en la priorización de sus inversiones y la administración fiscal. Varios

municipios brasileños e inclusive algunos de otros países (cerca de 80 en 1995/96) han visitado la PMPA para conocer los diversos mecanismos de administración adoptados por la PMPA.

- 1.5 El Programa propuesto responde a las demandas más importantes surgidas en el seno del OP y financiaría: (i) la obra de mayor prioridad de la población constituida por la Tercera Perimetral, prevista en el Plan Director de Desarrollo Urbano (PDDU) del municipio elaborado en 1971 y ratificado en su revisión de 1996 y considerada fundamental para la descentralización de la ciudad; (ii) el tipo de inversión local de mayor demanda de las comunidades (mejoramiento de la infraestructura básica); y, (iii) la segunda generación de acciones para mejorar la calidad de los servicios prestados y la atención al público (fortalecimiento institucional y modernización administrativa).

B. Aspectos institucionales, fiscales y administrativos

- 1.6 Cabe resaltar que a partir de 1995, con la estabilización de la economía, ha sido posible evidenciar los resultados de los esfuerzos de la PMPA para elevar los ingresos provenientes de la recaudación tributaria. A pesar de que los años de 1995 y 1996 hayan sido marcados por el bajo crecimiento de la producción y elevación del desempleo en el país, factores que afectan negativamente las finanzas públicas, la PMPA ha logrado mediante una administración fiscal mas eficiente, un incremento real de recaudación tributaria del orden del 45% en relación al año de 1994. Se estima que todavía hay espacio para aumentar la recaudación tributaria municipal, especialmente a través del Impuesto Predial y Territorial Urbano (IPTU).
- 1.7 Estos resultados, que han permitido equilibrar las finanzas públicas y aumentar los niveles de inversión en las áreas prioritarias del municipio, han sido logrados principalmente por la iniciativa de la PMPA de implantar acciones de fortalecimiento de la administración fiscal. Estas acciones se concentraron en la modernización de métodos de trabajo, simplificación de procesos, programas de combate a la evasión tributaria y de acciones dirigidas a lograr mejor control y gestión del gasto público.
- 1.8 Sin embargo, persisten debilidades de carácter organizacional, de recursos humanos, tecnológicos y legales que están obstaculizando la implantación de un mejor control al cumplimiento tributario y del gasto público. Por ejemplo, la identificación de los contribuyentes en los múltiples catastros es una tarea engorrosa, la administración y gestión financiera no es integrada con los sistemas presupuestario y contable, la legislación tributaria, construida a lo largo de los años se encuentra dispersa, dificultando su comprensión y análisis, los cobros de la deuda y el contencioso administrativo no son gerenciados de forma integrada con la recaudación, lo que provoca imprecisiones en su control.

- 1.9 A pesar de la mayor productividad lograda en la prestación de los servicios municipales, las deficiencias existentes hacen lenta la tramitación de los procesos administrativos, que involucran un número excesivo de pasos. Como consecuencia, en 1995, el 42% de los 168 mil procesos administrativos tomaron más de 60 días para ser atendidos y, cada año se van acumulando procesos no atendidos que en 1995 llegaban a 215 mil. El anticuado sistema de informática no tiene capacidad ni flexibilidad para atender a las múltiples necesidades de la administración. La auditoría general del municipio, mal equipada y dirigida hacia el examen de las formalidades administrativas, necesita ser fortalecida para ampliar su capacidad de apoyar al proceso gerencial de la administración.

C. Presupuesto participativo

- 1.10 Con el objetivo de mejorar la focalización de los gastos municipales, aumentar la transparencia en la elaboración del presupuesto e incorporar en él las necesidades percibidas desde la comunidad, el Ejecutivo municipal, instituyó en 1989 un novedoso mecanismo para permitir la participación de la población en la priorización y ejecución de las inversiones públicas, conocido como "Presupuesto Participativo" (OP). A estos efectos, la ciudad fue dividida en 16 regiones tomando en cuenta las afinidades culturales y socioeconómicas; al interior de cada una de ellas se constituyó un Comité para discutir y priorizar las obras y servicios de carácter local. A partir de 1994, el mecanismo de OP incorporó una instancia adicional con la creación de 5 Comités temáticos 1/. En estos Comités se discuten las directrices, prioridades y políticas sectoriales de servicios y obras estructurales del municipio.
- 1.11 El calendario de reuniones de OP ocupan prácticamente todo el año. El ciclo se inicia en marzo con la fijación de los criterios y métodos para la elaboración de la propuesta presupuestaria para el año siguiente, por el Consejo de Presupuesto Participativo (COP), lo cual es integrado por representantes elegidos por las 16 regiones (dos de cada región) y por los 5 comités temáticos (dos por tema) del OP. El proceso sigue con la primera ronda de reuniones en la cual el Ejecutivo rinde cuenta del plan de inversión del año anterior y presenta el avance en la ejecución del plan vigente. En estas reuniones, la comunidad hace su evaluación al respecto de la ejecución de dichos planes. Asimismo, son presentados y discutidos los criterios y métodos para la elaboración de la propuesta presupuestaria para el año próximo.
- 1.12 A mediados del año las reuniones plenarias regionales y temáticas entregan las demandas y las prioridades de la comunidad y eligen a

1/ Salud y Asistencia Social; Educación, Cultura, y Recreación; Desarrollo Económico; Organización de la Ciudad, Desarrollo Urbano y Medio Ambiente; y, Transporte y Circulación.

los consejeros del COP. En esta ocasión, el Ejecutivo presenta un estimado de los ingresos y gastos corrientes para el próximo año. Una vez terminadas las reuniones plenarias, el Ejecutivo compatibiliza las demandas de la ciudadanía con las institucionales y elabora un borrador de la propuesta presupuestaria para discusión y aprobación del COP. Así, las demandas de la población son compatibilizadas con las disponibilidades de recursos del municipio y elaborada la versión final de la propuesta presupuestaria, con la programación de obras regionales 2/ y sectoriales, a ser enviada a la Asamblea Municipal para su aprobación.

- 1.13 El Ejecutivo presta todo el apoyo requerido por la comunidad durante el proceso de discusiones y de elaboración del OP mediante el suministro de datos, informaciones, técnicos especializados, etc. Por otro lado, la supervisión de las obras realizada por las Comisiones de Obras del OP han contribuido a disminuir los costos de las mismas así como exigido el cumplimiento de plazos y costos por las firmas contratadas. En 1996, cerca de 20 mil personas de diferentes sectores de la sociedad civil participaron en las reuniones del OP. Actualmente, la totalidad de las inversiones del municipio son priorizadas por el OP.

D. El sector de transportes en el municipio

- 1.14 En los últimos 15 años, la PMPA ha realizado grandes esfuerzos para mejorar el tráfico vehicular de la ciudad, priorizando el transporte colectivo con la implantación de corredores y carriles exclusivos para ómnibus en las vías de mayor movimiento de pasajeros. El transporte colectivo es realizado por una empresa pública y 13 empresas privadas concesionarias que transportan diariamente 1,2 millones de pasajeros. El sistema de transportes metropolitano constituido de 338 líneas de ómnibus y el tren urbano, transportan cerca de 700 mil pasajeros/día. El rápido crecimiento poblacional del área metropolitana con la concentración de actividades económicas, especialmente comercio y servicios, en la ciudad de Porto Alegre, se tradujo en un progresivo incremento de la demanda de transporte intrametropolitano, sobrecargando el sistema existente. Actualmente, dicho sistema absorbe el 53% de viajes realizados y se estima que podría ser aumentado con la implantación de un nuevo modelo operacional para el sistema de transporte público.
- 1.15 Por ser Porto Alegre una ciudad monocéntrica y concentrar en esta área gran parte del comercio y los servicios, la región central ha sufrido los mayores efectos de la congestión, la cual afecta negativamente la actividad económica y la calidad de vida de los que residen, trabajan o tienen que viajar al área. Se estima que el

2/ Los recursos son distribuidos y las prioridades asignadas según tres criterios: i) carencia de servicios o infraestructura; ii) población total de la región; y, iii) prioridad elegida por la región.

90% de los usuarios de transportes colectivos se dirigen al centro y que de éstos cerca del 20% siguen a otras regiones de la ciudad. Entre las medidas preconizadas por las autoridades municipales para mitigar estas situaciones a mediano y largo plazo, se destacan:

- a. La "descentralización" de la ciudad con la creación de subcentros de negocios preconizada por el PDDU (ver ¶ 1.5). En este sentido, dicho Plan recomienda, como prioritario, la materialización de la Tercera Perimetral, mediante la ampliación y mejoramiento de la vía existente; y,
 - b. Implantación de un nuevo modelo operacional de transporte colectivo e integración de las líneas urbanas y metropolitanas en terminales de transferencia de ómnibus, la integración tarifaria, utilización de ómnibus de mayor capacidad (bi-articulados) y el control informatizado de la flota. La Perimetral permitirá la integración de la ciudad con el nuevo centro de transportes de Porto Alegre al dar acceso rápido a la estación del tren metropolitano, al aeropuerto en ampliación y a la estación de ómnibus intermunicipal planeado para ser construido en el mediano plazo.
- 1.16 Recientemente, para mejorar el servicio de transporte colectivo, la municipalidad con la participación de la empresa privada, implantó el "Sistema de Ómnibus Monitoreado Automáticamente (SOMA)", como un instrumento de gerencia y control continuo del servicio. También, está ejecutando en conjunto con los concesionarios privados de transporte colectivo, el proyecto de "Racionalização e Modernização do Corredor Norte-Nordeste", que prevé la reformulación del sistema operacional con la construcción de plataformas de embarque y desembarque de pasajeros y el mejoramiento y ampliación de los corredores exclusivos para el tráfico de buses. Este proyecto que permitirá aumentar la comodidad y la velocidad de circulación de los buses en esta zona, tiene un costo total de US\$40 millones y cuenta con financiamiento del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). De este total, la PMPA invertirá US\$16 millones y los restantes US\$24 millones serán de responsabilidad de las empresas privadas concesionarias. La reformulación del proyecto de la Tercera Perimetral, en la cual el Banco sugirió que se diera prioridad al tráfico colectivo (con vía exclusiva) y se realizara la factibilidad, mostró su bondad y le permitirá ahora a la PMPA la viabilización del nuevo modelo operacional del sistema de transporte público (ver ¶ 1.15 b).

1. Mantenimiento vial

- 1.17 La Gerencia de Conservación de Vías Urbanas de la Secretaría Municipal de Obras y Vías (GCVU/SMOV) tiene la responsabilidad del mantenimiento de 2050 km de vías del municipio. Actualmente, las tareas realizadas por dicha gerencia son predominantemente de mantenimiento correctivo. Cabe observar que en 1994 la PMPA inició un programa de tercerización del mantenimiento de vías del municipio y como resultado, la mayor parte de los servicios de

recuperación y conservación de pavimentos flexibles son realizados por contratistas (cerca de 60%) mientras que en las vías no pavimentadas todavía son realizados predominantemente con personal propio (cerca de 85%). Los recursos anuales utilizados por dicha gerencia, del orden de US\$11,4 millones en 1996, y las características de la malla vial indican que el costo del mantenimiento vial en el municipio es elevado. De este valor, cerca del 30% son utilizados para el pago de los servicios contratados. Sólo recientemente, la GCVU/SMOV, ha iniciado el catastro de las vías en una zona piloto de la ciudad con 90 km de vías, para realizar la formulación de las directrices básicas para el planeamiento del mantenimiento preventivo (ver ¶ 2.8 d).

2. Seguridad vial

- 1.18 Porto Alegre ocupa la cuarta posición nacional en el índice de vehículos por habitante y en el período 1990/95, la flota de vehículos creció en 18%. En el mismo período, el número de accidentes de tráfico aumentó en cerca de 20%. En el año de 1995 ocurrieron un promedio de 91 accidentes/día que resultaron en 21 heridos/día y 0,8 muertes/día. Del total de accidentes, el 28,5% fueron atropellos y éstos fueron responsables por el 53% de las 285 víctimas fatales. Las grandes avenidas, principalmente las radiales y las dotadas de vía exclusiva para ómnibus son catalogadas como las vías más peligrosas y con mayor número de víctimas fatales. El Programa contempla un componente para sistematizar el análisis de seguridad vial y realizar las correcciones de los puntos críticos de accidentes detectados (ver ¶ 2.8 c).

E. El sector de saneamiento básico

- 1.19 El Departamento Municipal de Agua y Alcantarillado (DMAE) provee los servicios de agua potable y alcantarillado sanitario en el ámbito del municipio. La cobertura del servicio de agua alcanza el 98%, superior a los índices del Estado (91%) y del país (85%) y el de alcantarillado sanitario alcanza el 75% que también es superior a los promedios del Estado (33%) y País (42%). Sin embargo, persisten debilidades tales como: (i) el agua no contabilizada llega al 46% del volumen producido; (ii) hay racionamiento de agua en algunos sectores de la ciudad, especialmente, en épocas de mayor demanda; y, (iii) sólo el 5% de las aguas servidas colectadas son tratadas (aumentará a 25% con la conclusión en 1999, de los interceptores, emisarios y las dos plantas previstas en el PRO-GUAIBA - préstamos 776/OC y 911/SF), y la existencia de conexiones de alcantarillado sanitario a las redes de drenaje pluvial contribuyen a la contaminación de los diversos cursos de agua de la ciudad. Para enfrentar dichos problemas, el DMAE está finalizando la revisión y actualización del Plan Director de Alcantarillado Sanitario (PDE) e iniciará dentro de los próximos 10 meses la revisión y actualización del Plan Director de Agua Potable (PDA).
- 1.20 Los excesivos niveles jerárquicos de la estructura organizacional y los procesos de trabajos utilizados, conllevan a una relativamente

baja eficiencia operativa con sólo 290 economías por empleado (SANEPAR, la empresa que sirve al Estado de Paraná, tiene 347). La estructura tarifaria vigente con altos niveles de subsidios cruzados entre categorías de usuarios y volúmenes consumidos penaliza a los sectores productivos de la economía y al sector público. Para resolver este problema, las autoridades municipales se comprometieron a preparar y enviar al legislativo municipal, dentro de los próximos 30 meses, un proyecto de Ley modificando los actuales criterios de cálculo de tarifas por los servicios de agua potable y alcantarillado sanitario, las cuales pasarían a ser basada en costos marginales de largo plazo (ver ¶ 3.9).

- 1.21 La "Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul" (AGERGS) creada en enero de 1997, no controlaría los servicios prestados por empresas públicas o autarquías municipales como es el caso del DMAE. Por este motivo, se pretende crear a nivel municipal un esquema regulatorio mediante ampliación en la representatividad del Consejo Deliberativo (CD) de DMAE incorporando nuevos miembros de la sociedad (ONGs, representantes del OP, etc.). Este Consejo contaría con un equipo mínimo de profesionales que le prestaría apoyo técnico para negociar y monitorear un "contrato de gestión" con la administración del DMAE en la cual se fijarían metas semestrales de eficiencia y calidad por servicios prestados. El CD evaluaría el cumplimiento de dicho contrato y los resultados alcanzados, así como las metas establecidas y su comparación con empresas consideradas eficientes, serían publicados en la prensa local (ver ¶ 3.9).
- 1.22 Un estudio sobre una eventual corporatización del DMAE indicó que mientras no hayan cambios en la legislación tributaria del país las desventajas de corporatizar serían mayores que los beneficios a la población. Las autarquías están exentas de pagar impuestos y la legislación existente no permite demitir a sus empleados, contratados bajo el régimen del funcionalismo público. Por lo cual, tampoco se resolvería el problema del pasivo laboral. La solución de este problema depende de los cambios en las leyes nacionales.
- 1.23 El DMAE está ejecutando un Programa para reducir el volumen de agua no contabilizada del 46% al 30% en 5 años. Para esta finalidad el DMAE destinará en el período 1997/2002 recursos de US\$18 millones. Desde 1996, DMAE está ejecutando con un programa para eliminar, en las áreas que dispone de redes de alcantarillado sanitario, las conexiones sanitarias a las redes de drenaje.
- 1.24 El Departamento Municipal de Limpieza Urbana (DMLU) es el ente responsable por la administración de los residuos sólidos, incluyendo recolección y disposición final, en Porto Alegre. La mayor parte de las tareas de recolección de basuras, que llega a casi 100% del área urbana, y el barrido de calles están tercerizados. La colecta selectiva alcanza casi el 90% del volumen. La PMPA viene realizando mejoras en la disposición final de basuras con recursos de PRO-GUAÍBA (US\$2 millones). Las tasas de aseo

urbano cobradas por el municipio cubren el 43% de los gastos operacionales del DMLU y el resto es cubierto por los ingresos generales de la PMPA.

F. El sistema de drenaje

- 1.25 La ciudad de Porto Alegre se encuentra prácticamente en el mismo nivel del río Guaíba y, por lo tanto, es vulnerable a inundaciones periódicas. Para remediar esta situación fueron construidos 68 km de diques de protección y 18 estaciones de bombeo. Los sistemas de macro y micro-drenaje cubren cerca del 75% del área urbana. La PMPA a través del Departamento de Alcantarillado Pluvial (DEP) viene realizando inversiones del orden de US\$5,3 millones/año en drenaje. Además, para realizar la operación y mantenimiento del sistema, el DEP dispone de US\$6 millones/año, provenientes de la tasa de alcantarillado pluvial.

G. Mejoramiento de la infraestructura básica

- 1.26 Todavía existen barrios que carecen de infraestructura básica urbana adecuada, generalmente localizados en zonas periféricas de la ciudad y habitados por grupos de menores ingresos. Las obras de mejoramiento de infraestructura básica conocidas en la ciudad como "pavimentación comunitaria" es el tipo de inversión de mayor demanda en el ámbito del OP. Esta gran demanda está relacionada con el tipo de obras que traen consigo: agua potable, drenaje pluvial, pavimentación de calles y, en algunos casos, alcantarillado sanitario. Se estima que existan cerca de 600 km de calles que no están pavimentadas.

H. El medio ambiente en el municipio

- 1.27 La Secretaria Municipal de Medio Ambiente (SMAM) tiene como atribuciones la gestión de las áreas verdes urbanas y el desarrollo de acciones de control ambiental. Para ello, tiene a su cargo el licenciamiento y fiscalización de actividades que sean potencialmente contaminantes en el ámbito municipal. Así, el Programa de Control de la Contaminación Industrial iniciado en 1990 permitió reducir en 87% el lanzamiento de cargas orgánicas de las 93 industrias de mayor potencial de contaminación. El Cuadro a continuación indica la situación de estas industrias:

Situación de la Industria		Número de Empresas
1.	Con tratamiento	42
2.	Tratamiento en construcción	5
3.	En Negociación (reevaluando el proceso productivo y métodos de tratamiento)	17
4.	Industrias que modificaron el proceso productivo para adecuarse a las normas	28
5.	Industrias que se fueron del municipio	1
Total		93

- 1.28 Sin embargo, por falta de una definición legal sobre el mandato del órgano ambiental municipal, muchas de las actividades que desarrolla la SMAM están en sobreposición con las labores de la Fundación Estatal de Protección Ambiental (FEPAM). Además, la SMAM no tiene equipos adecuados para cierto tipo de actividades, ni recaudación propia con respecto a multas y al licenciamiento en general. El Programa debe, por un lado fortalecer la capacidad institucional de SMAM para la fiscalización y el licenciamiento ambiental y el control de efluentes industriales, y por otro catalizar una mejor definición legal/institucional sobre las acciones ambientales en el ámbito del Municipio (ver ¶ 2.8 b).

I. Estrategia del Banco en el País

- 1.29 La estrategia del Banco y el programa operativo para Brasil en la programación 1995-97 es consistente en su totalidad con los objetivos de la Octava Reposición, y con el enfoque sistemático del gobierno en eliminar las causas de la inflación crónica (y minimizar algunas de sus consecuencias sociales) y la necesidad de fortalecer la modernización económica. La estrategia del Banco enfatiza el apoyo directo e integrado a las siguientes áreas: (i) modernización del estado: priorizando el mejoramiento de administración pública a nivel nacional y sub-nacional; (ii) infraestructura productiva: apoyando las medidas para la apertura económica y reducción del Costo Brasil; (iii) sectores sociales, saneamiento básico y medio ambiente: priorizando la atención de las necesidades de las poblaciones urbanas y rurales de bajos ingresos con programas diseñados para mejorar la calidad de vida de ellos. El Programa propuesto se inserta dentro de las directrices de programación acordadas con las autoridades del país ya que: apoya a la modernización administrativa y fiscal a nivel municipal así como el refuerzo de algunos de sus entes, que prestan servicios a la población; mejora la calidad de vida de la población del municipio y las actividades económicas, por la descongestión del tráfico en la ciudad. Además, proveerá servicios de agua potable, drenaje, alcantarillado y de pavimentación en áreas seleccionadas por la propia comunidad.

J. Experiencia con el Banco y otras instituciones internacionales

- 1.30 La PMPA no ha tenido ningún préstamo directo del BID o del Banco Mundial. Sin embargo, utilizó cerca de US\$2 millones del Programa de Acción Social en Saneamiento (622/OC) de ámbito nacional, financiado por el Banco. Dichos recursos fueron utilizados para ampliar la red de alcantarillado sanitario del municipio. Actualmente, está ejecutando parte de las obras del "Programa de Recuperación Ambiental de la Cuenca de Guaíba, PRO-GUAÍBA" (776/OC y 911/SF), cuyo costo total es de US\$220,5 millones y el prestatario es el Estado do Rio Grande do Sul. El inicio de ejecución de este Programa fue lento debido, principalmente, a los cambios administrativos habidos a nivel estatal y las dificultades en contratar la firma gerenciadora. En los últimos meses, la ejecución del Programa ha mejorado sustancialmente, habiendo

desembolsado cerca de 20% del total. Los costos directos de las obras de responsabilidad de la PMPA alcanzan US\$30 millones y hasta el presente han realizado obras de conducción y tratamiento de aguas servidas con cargo a la contrapartida local por un monto superior a US\$5 millones. Recientemente, se ha iniciado las obras de implantación de redes colectoras y se está concluyendo la contratación de las restantes obras del Programa en el ámbito municipal.

- 1.31 La PMPA está finalizando la negociación de dos préstamos junto al Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) por un monto de cerca de US\$5 millones para financiar la ampliación del hospital de emergencia del municipio y el proyecto de recuperación de áreas degradadas de la cuenca del río Diluvio.

K. La política de género del municipio

- 1.32 A principios de 1993, fue instituida la Asesoría de la Mujer para coordinar las diferentes políticas sectoriales dirigidas a las mujeres, la que se articuló para la creación del Consejo Municipal de la Mujer, constituido en su mayoría por representantes de entidades civiles y no gubernamentales femeninas. En 1997, para ampliar el enfoque y abarcar otras formas de discriminación fue creada la Coordinación de Derechos Humanos y Ciudadanía (CDHC), subordinada al gabinete del alcalde, reuniendo las Asesorías de la Mujer, del Negro, de la Juventud, de la Libre Orientación Sexual y de los Portadores de Deficiencias. La CDHC tiene tres grandes líneas de actuación: (i) desarrollar políticas, acciones y campañas en conjunto con instituciones y sectores de la sociedad para combatir las discriminaciones y preconceptos y promover el respeto a los Derechos Humanos (DH); (ii) articular la atención a los casos de violaciones de DH con otras instituciones públicas y ONGs que trabajan en el sector; y, (iii) acompañar y coordinar los trabajos de las Secretarías y órganos del gobierno municipal en la elaboración e implementación de sus políticas sectoriales.

L. Valor agregado del Banco

- 1.33 El Programa propuesto tendría como valor agregado del Banco, los siguientes puntos: (i) el cambio en la prioridad de uso de la perimetral, del transporte individual al colectivo, generando un beneficio económico neto de US\$23 millones en relación a la alternativa original lo que permitirá la optimización del transporte de masa, el cual favorecerá a los usuarios de menor poder adquisitivo; (ii) la inclusión en el Programa originalmente presentado por la PMPA de los componentes de modernización de la administración municipal incluyendo el área fiscal, y el fortalecimiento de las entidades municipales responsables por el mantenimiento y seguridad vial, control ambiental y saneamiento básico; y, (iii) las intervenciones en el programa de mejoramiento de la infraestructura básica, con la adopción de nuevos parámetros de diseño, permitirá reducir cerca del 30% los costos de las obras o sea del orden de US\$200.000/km.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivos

- 2.1 El Programa propuesto tendría como objetivo aumentar el bienestar de los habitantes de Porto Alegre a través de: (i) aumento de la eficiencia de la administración municipal en el cumplimiento de las funciones del Estado; (ii) aumento de la eficiencia de las entidades municipales que prestan servicios de saneamiento, control ambiental y mantenimiento y seguridad vial; y, (iii) ejecución de obras viales y de mejoramiento de la infraestructura básica en barrios.

B. Metas

- 2.2 El Programa plantea la consecución de las siguientes metas:
- a. mejorar la eficiencia de la atención al ciudadano mediante:
 - (i) reducción mínima del 50% del tiempo medio de tramitación de 5 de los principales 3/ procesos que realiza la PMPA, con prioridad a lo relacionado con la atención al ciudadano;
 - (ii) reducción del 50% del flujo de papel que tramita en la PMPA;
 - (iii) eliminación de las declaraciones de impuesto por papel, con la utilización de declaraciones por medio magnético;
 - (iv) reducción de por lo menos 60% de los pagos realizados por la tesorería de la PMPA, mediante la automatización de los pagos a través de la red bancaria;
 - (v) implantación de la red informática con un mínimo de 2.500 estaciones de trabajo conectadas, la cual atendería a más de 90% de las necesidades detectadas en las áreas técnica, administrativa y gerencial de la PMPA;
 - (vi) oferta de más de 5.000 oportunidades de capacitación para los funcionarios públicos municipales durante la ejecución del Programa; y,
 - (vii) capacitación de 40 profesionales en las técnicas de preparación y evaluación de proyectos de inversión;
 - b. aumentar la eficiencia de las entidades que prestan los servicios de saneamiento básico, control ambiental y mantenimiento y seguridad vial de manera que al final del período de ejecución: (i) DMAE haya aumentado la relación conexiones/empleado a 350, eliminado las distorsiones en la estructura tarifaria existente e implantado un esquema para regular la prestación de servicios en el sector de saneamiento; (ii) la SMAM controle a 150 industrias con mayor potencial de contaminación y municipalizado el licenciamiento ambiental; y,

3/ Aprobación de proyectos de construcción, control de atención médico municipal, atención al contribuyente, concesión de permiso de funcionamiento para negocios en general y atención a los reclamos de la población.

- (iii) SMOV haya implantado el programa de mantenimiento preventivo en al menos 30% de las vías urbanas y el programa de seguridad vial haya reducido en 30% el número de accidentes y de víctimas fatales en al menos 50%;
- c. implantación de la vía Perimetral para: (i) reducir el tiempo de viaje norte/sur de la ciudad en 20%; (ii) estimular el desarrollo de nuevos centros de servicios, disminuyendo los viajes y la congestión en el centro de la ciudad; (iii) contribuir para evitar que al menos 90.000 usuarios del transporte colectivo hagan una escala forzada en el centro antes de llegar a su destino final y eliminar el pago de la tarifa correspondiente; y, (iv) proveer mejores condiciones para la efectiva integración física y tarifaria del transporte público urbano y metropolitano; y,
- d. proveer infraestructura básica incluyendo pavimentación, drenaje pluvial, redes de agua potable y en algunos casos, de alcantarillado sanitario a 7.500 familias.

C. Descripción de los componentes

- 2.3 El Programa propuesto está conformado por tres subprogramas: modernización administrativa; fortalecimiento institucional e infraestructura urbana.

1. Modernización de la administración municipal (US\$13,3 millones)

- 2.4 El objetivo general de este subprograma es el de apoyar a la PMPA a lograr un mayor nivel de productividad en los servicios que brinda a la comunidad, sin aumentar costos operacionales. Este mayor nivel de productividad se lograría a través de la reformulación de los métodos y procesos de trabajo, de la utilización de tecnología y del fortalecimiento de los recursos humanos. Además, se reforzarían las áreas de administración tributaria y financiera del municipio.
- 2.5 El subprograma está dividido en dos proyectos que serán desarrollados bajo la coordinación de las Secretarías de Administración, de Finanzas y la Empresa de Procesamiento de Datos del Municipio de Porto Alegre (PROCEMPA) que es la responsable por la gestión y desarrollo de las actividades de la tecnología de información en el ámbito del municipio y se describen a continuación:

a. Modernización administrativa (US\$10,1 millones)

- 2.6 El objetivo general de este proyecto es el de actualizar la estructura administrativa de la PMPA, a fin de proporcionar un mejor servicio de atención al ciudadano, mediante la reformulación de sus modelos operacionales, tecnológicos y de gestión de recursos humanos. Este proyecto está estructurado en cuatro componentes dirigidos fundamentalmente:

- a. Recursos humanos: reestructurar la gestión de los recursos humanos con la implantación de un nuevo sistema informatizado y a través de la implantación de un programa masivo de capacitación dirigido a preparar a los funcionarios de la PMPA para desarrollar sus actividades de acuerdo a las nuevas formas y métodos de trabajo que se implantarán con los nuevos modelos operacionales y tecnológicos.
 - b. Modelo operacional: agilizar y aumentar el nivel de calidad del servicio de atención al ciudadano a través de la racionalización de los procesos de trabajo.
 - c. Modelo de gestión: disponer para los funcionarios de niveles gerenciales de la PMPA de los sistemas e informaciones que apoyen los procesos de decisión y de auditoría y facilite la implantación de un modelo de gestión administrativa orientado a resultados y productividad.
 - d. Modelo tecnológico: proporcionar a la PMPA la infraestructura de "hardware" y "software" necesaria para apoyar el proceso de modernización que se implantará con este programa.
 - b. Modernización de la administración fiscal (US\$3,2 millones)
- 2.7 Los dos principales objetivos de este proyecto son los de aumentar el nivel de eficiencia y eficacia en los procesos de control del cumplimiento tributario y de control de la ejecución del gasto público. Este proyecto está estructurado en los siguientes componentes listados a continuación y dirigidos a:
- a. Legislación tributaria: revisar las distintas leyes y decretos vigentes, relacionados con el campo fiscal, de forma de simplificar y consolidar la legislación tributaria en un único instrumento legal (código tributario) y promover su divulgación a toda la comunidad.
 - b. Organizacional: obtener un modelo organizacional que utilice al máximo los recursos disponibles y viabilice una atención integrada al contribuyente.
 - c. Catastro de contribuyentes: implantar el catastro único de contribuyentes de la PMPA.
 - d. Declaración, recaudación y cobranza tributaria: simplificar los procesos para el cumplimiento de las obligaciones tributarias por los contribuyentes, modernizar los controles de recaudación y agilizar los procesos de cobranza.
 - e. Fiscalización: obtener mayor eficacia y agilizar los procesos de fiscalización y auditoría tributaria.
 - f. Contabilidad y control financiero: racionalizar y uniformar los procedimientos relacionados con el presupuesto, la contabilidad

y la ejecución financiera a través de la integración de los sistemas de información y la implantación de un nuevo modelo integrado de control financiero.

2. Fortalecimiento institucional (US\$5,25 millones)

2.8 Este subprograma financiaría las acciones para el fortalecimiento de los entes municipales involucrados en la prestación de servicios específicos a la población y el plan director ciclovial.

- a. DMAE (US\$0,7 millones) contempla la contratación de consultoría para realizar: (i) los estudios para la reorganización del actual Concejo Deliberativo objetivando la separación de las funciones de gestión y control de los servicios de agua potable y alcantarillado sanitario; (ii) el diagnóstico del DMAE en sus aspectos institucional, administrativo, organizacional, operativo, comercial y financiero; y, (iii) elaborar un conjunto de indicadores de eficiencia y metas semestrales que serán las bases de negociación de un acuerdo para la gestión de los servicios entre el CD y la administración del DMAE.
- b. Fortalecimiento de la SMAM (US\$0,8 millones) incluye la compra de equipos y el entrenamiento de personal para: (i) ampliar el control de efluentes industriales (de 90 para 150 industrias) y de otras fuentes de contaminación (materias grasas en talleres mecánicos y gasolineras, aire, sonora, etc); (ii) capacitar a la Secretaría para analizar solicitudes y otorgar licencias ambientales; y, (iii) fortalecer la capacidad de fiscalización incluyendo las áreas de riesgo.
- c. Seguridad vial (US\$2,6 millones) incluye la contratación de consultoría para verificación y revisión de los aspectos de seguridad de la malla vial de Porto Alegre, abarcando: (i) verificación y revisión de diseño de la Tercera Perimetral; (ii) auditoría y análisis del catastro de accidentes y selección de los locales y tramos críticos de la malla vial y elaboración de proyectos de ingeniería; (iii) ejecución de obras como pasos peatonales, correcciones viales, señalizaciones o implantación de equipos para promover la seguridad en dichos locales; y, (iv) formulación de procedimientos de seguridad vial para la SMT y otras entidades de la PMPA.
- d. Fortalecimiento del mantenimiento vial (US\$0,85 millones) incluye la: (i) contratación de una consultoría para la elaboración del catastro del sistema viario y el desarrollo del sistema para gerenciar el mantenimiento de pavimentos, utilizando una base georeferenciada del sistema viario urbano; y, (ii) adquisición de equipos necesarios para la evaluación estructural de pavimentos y del flujo de vehículos.
- e. Plan director ciclovial (US\$0,3 millones) prevé la contratación de una firma consultora para elaborar el plan

director de ciclovías de la ciudad, contemplando la utilización del sistema ciclovionario para trabajo, deporte y esparcimiento.

3. Infraestructura (US\$79 millones)

2.9 El Subprograma incluye la ejecución de los proyectos de la Tercera Perimetral y la pavimentación comunitaria priorizadas en el ámbito del OP. Los proyectos son los siguientes:

- a. Tercera perimetral (US\$58 millones) ampliación de la avenida con vía exclusiva para ómnibus y extensión total de 12,3 km, incluyendo: (i) alargamiento, pavimentación con pavimento rígido; (ii) reubicación de postes de iluminación pública y de telefonía; (iii) reubicación, recuperación y ampliación de las redes de agua potable, alcantarillado y drenaje de aguas pluviales; (iv) construcción de muros de protección y accesos en los trechos que presenten desnivel con las construcciones existentes; (v) construcción y recuperación de vías que constituyen los nodos de cuadra para las diversas intersecciones; (vi) ejecución de obras de arte como viaductos y paso a nivel; (vii) canalización del arroyo Cascatinha; (viii) instalación de iluminación pública estandarizada a lo largo de la avenida y nodos de cuadra; (ix) construcción de paradas de ómnibus y terminales de transferencia de pasajeros; (x) señalización vertical, horizontal y semafórica; y, (xi) arborización de la avenida.
- b. Mejoramiento de la infraestructura básica (US\$21 millones) contempla la pavimentación y la instalación de redes de drenaje pluvial en vías urbanas seleccionadas por el OP. En algunos casos y en coordinación con el DMAE, las obras incluyen también abastecimiento de agua y alcantarillado sanitario. Dichas obras serán ejecutadas bajo la modalidad de obras múltiples.

D. Costos del programa

2.10 El costo total del Programa propuesto está estimado en US\$153 millones. La distribución por fuentes de financiamiento y categorías de inversión se muestran en el cuadro a continuación.

COSTOS DEL PROGRAMA (en miles de US\$)				
CATEGORÍAS	TOTAL POR FONDO			
	BID-OC	LOCAL	TOTAL	%
Ingeniería y administración	2.600	1.050	3.650	2,4
Estudios y diseños	0	500	500	0,3
Supervisión y Administración	2.600	550	3.150	2,0
Costos directos	68.000	29.550	97.550	63,8
Modernización administrativa	6.600	6.700	13.300	8,7
Fortalecimiento institucional	3.900	1.350	5.250	3,4
Infraestructura	57.500	21.500	79.000	51,7
Perimetral III	38.000	20.000	58.000	37,9
Mejoramiento de Infraestructura básica	19.500	1.500	21.000	13,8
Costos concurrentes	0	26.100	26.100	17,0
Expropiación	0	25.000	25.000	16,3
Reasentamiento	0	1.100	1.100	0,7
Sin asignación específica	5.135	5.495	10.630	7,0
Imprevistos	5.135	5.495	10.630	7,0
Costos financieros	765	14.305	15.070	9,9
Intereses	0	13.005	13.005	8,6
Comisión de crédito	0	1.300	1.300	0,9
F.I.V.	765	0	765	0,4
TOTAL	76.500	76.500	153.000	100,0
% Fondo/Proyecto	50	50	100	

2.11 A continuación se describen las principales categorías de inversión:

1. Ingeniería y administración (US\$3,65 millones)

2.12 Este rubro, el cual representa un 2,3% del costo total del programa, está integrado por las siguientes categorías:

- Estudios y diseños (US\$0,5 millones). Comprende los costos de preparación de los restantes proyectos de obras múltiples (mejoramiento de la infraestructura básica).
- Supervisión y administración (US\$3,15 millones). Incluyen la contratación de consultorías específicas para apoyar a los ejecutores en el gerenciamiento y supervisión del Programa, el costo del equipo requerido para la supervisión de las obras y los gastos de la unidad ejecutora. No se incluyen los gastos relacionados con el pago de personal de planta de la PMPA.

2. Costos directos (US\$97,55 millones)

2.13 Esta categoría representa el 63,7% del costo total del Programa y comprende la modernización administrativa por US\$13,3 millones

(8,6%), el fortalecimiento institucional por US\$5,25 millones (3,4%) e infraestructura por US\$79 millones (51,6%).

3. Costos concurrentes (US\$26,1 millones)

- 2.14 Corresponde al 17,0% del costo total del Programa e incluye la adquisición de terrenos, el reasentamiento de familias de bajos ingresos y la indemnización de negocios y familias no propietarias que serían afectadas por el trazado de la Perimetral. El costo del reasentamiento de familias está estimado en US\$1,1 millones. El total de gastos con expropiación de terrenos e indemnizaciones está estimado en US\$47,2 millones de los cuales se asignaría como contrapartida local hasta US\$25 millones.

4. Sin asignación específica (US\$10,63 millones)

- 2.15 Esta categoría, que corresponde al 6,9% del costo total, incluye un posible aumento de los costos debido a imprevistos técnicos en los componentes específicos del Programa. Los imprevistos fueron estimados en 10% de los costos directos. No incluye imprevistos para el componente de obras múltiples (mejoramiento de la infraestructura básica). El escalamiento resultó cercano a cero tomando en cuenta las previsiones de tasa de cambio e inflación para el período de ejecución del Programa y para el cálculo de los costos se adoptó escalamiento igual a cero.

5. Costos financieros (US\$15,07 millones)

- 2.16 Esta categoría, que equivale a un 9,8% del costo total del Programa comprende: (i) los intereses que serán devengados durante el período de ejecución; (ii) la correspondiente comisión de crédito; y, (iii) los gastos de inspección y supervisión del Programa por parte del Banco.

E. Financiamiento del Programa

- 2.17 El Banco, aplicando la matriz de financiamiento para el país, aportaría el 50% del costo total del Programa, lo que equivale a US\$76,5 millones. Los recursos provenientes del capital ordinario serían desembolsados en divisas conforme a las políticas del Banco. El aporte local, por un monto equivalente a US\$76,5 millones o 50% del costo total del Programa, provendrá de la PMPA y DMAE.
- 2.18 El eventual préstamo tendría las siguientes condiciones: (i) tasa de interés variable; (ii) comisión de crédito de 0,75%; (iii) contribución para el FIV de 1%; (iv) período de desembolsos de 5 años; (v) período de gracia de 5 años; y, (vi) período de amortización de 20 años.

III. EJECUCION DEL PROGRAMA

A. El ejecutor

- 3.1 La ejecución del Programa será realizada por la PMPA a través de la Unidad Coordinadora del Programa (UCP), ubicada en el Gabinete de Planificación (GAPLAN) que está adscrito al alcalde. La UCP tendría a su cargo la coordinación, planificación y supervisión general de la ejecución del Programa. Evidencia de que esta unidad ha sido establecida y que cuenta con personal técnico y administrativo de acuerdo a los parámetros acordados con el Banco, será una condición previa al primer desembolso.

1. Funciones generales

- 3.2 Las principales funciones de la UCP serían: (i) revisar los pliegos así como las convocatorias de licitación; (ii) realizar la programación y el control físico-financiero de la ejecución de los diversos proyectos del Programa; (iii) efectuar la gestión financiera y llevar la contabilidad del Programa, responsabilizándose por los desembolsos y rendición de cuentas al Banco; (iv) coordinar las entidades involucradas en el Programa para el cumplimiento del cronograma físico-financiero y la obtención de los resultados previstos; (v) apoyar y supervisar a los sub-ejecutores en todo el proceso de licitación y de contratación de obras y servicios así como obtener la no objeción del Banco; (vi) rendir cuentas a las entidades fiscalizadoras correspondientes; (vii) ser el interlocutor del municipio con el Banco y Gobierno Federal en los asuntos relacionados con el Programa; y, (viii) verificar y aprobar la elegibilidad de los proyectos de mejoramiento de la infraestructura básica.

2. Organización

- 3.3 La UCP tendrá un coordinador general y contará con 2 asesores en el área técnica, 1 en el área financiero-contable, 2 asistentes administrativos y un consultor en procedimientos y métodos. Asimismo, contará con el apoyo de consultorías especializadas, cuando sea requerido, en áreas específicas tales como programación físico-financiera, adquisiciones, medio ambiente, evaluación económica de proyectos, etc.
- 3.4 Las entidades municipales participantes en la ejecución del Programa tendrán una Unidad Coordinadora Local (UCL), con la responsabilidad de: (i) licitar y ejecutar las obras, conforme orientaciones de la UCP; (ii) enviar a la UCP, para aprobación, los documentos de convocación, selección, adjudicación y contratación de obras, bienes y servicios; (iii) administrar y supervisar la ejecución de los servicios y obras contratadas; (iv) elaborar informes de avance físico-financiero de obras y servicios; (v) coordinar las acciones de todos los órganos involucrados en la

ejecución de las obras o servicios; y, (vi) rendir cuentas a la UCP sobre la ejecución del proyecto bajo su coordinación.

3. Entidades municipales participantes

- 3.5 Las inversiones en obras (Perimetral y mejoramiento de la infraestructura básica) serán realizadas por la SMOV, la cual constituirá una UCL para esta finalidad. La SMOV tiene experiencia en contratar y ejecutar obras similares al del Programa pero debido a la envergadura de las obras de la Perimetral se contratará una firma consultora para complementar su personal en la supervisión de esta obra. La PMPA presentará evidencia de que dicha firma está contratada, según términos de referencia acordados con el Banco, antes de iniciar la licitación de las obras de la Perimetral. Esta UCL recibirá también apoyo de las otras entidades involucradas en el programa de obras (DMAE, DEP y SMAM).
- 3.6 Además, la SMOV a través de la misma UCL ejecutará el programa de fortalecimiento de la gerencia de mantenimiento de las obras viales. A los 12 meses de iniciada la ejecución del Programa, la PMPA presentará evidencia de que la firma consultora para la elaboración del catastro y desarrollar el sistema gerencial de mantenimiento de vías, haya sido contratada. Asimismo, a los 30 meses de iniciada la ejecución del Programa y previo al compromiso de recursos para el Trecho 3 de la Perimetral (Avenida Teresópolis/Aparicio Borges y Viaducto Benjamim Constant) y obras complementarias (de este trecho), la PMPA presentará evidencia de que el catastro de vías en un sistema georeferenciado de datos, haya sido implantado, conjuntamente con un plan de mantenimiento preventivo de vías. A los 42 meses contados a partir de la firma del contrato, la PMPA presentará evidencia de que el sistema computarizado de mantenimiento preventivo de vías haya sido implantado.
- 3.7 La ejecución del componente de seguridad vial y la elaboración del plan director cicloviario serán ejecutadas por la UCL ubicada en la SMT. La ejecución de las acciones de fortalecimiento en gestión ambiental serán realizadas por la UCL ubicada en la SMAM.
- 3.8 La asesoría técnica incluyendo consultorías especializadas y cursos de capacitación correspondientes al programa de modernización de la administración tributaria y fiscal serán ejecutados por la UCL ubicada en la SMF. La ejecución de los componentes de mejoramiento administrativo incluyendo consultorías y capacitación será de responsabilidad de la Secretaria Municipal de la Administración (SMA) que constituirá una UCL para tal fin. Los componentes tecnológicos del subprograma de modernización de la administración municipal serán desarrollados por la PROCEMPA.
- 3.9 La UCL que ejecutará el componente de fortalecimiento del DMAE será el Consejo de Saneamiento. Este Consejo será integrado por representantes de la asesoría económica del Alcalde, SMF, DMAE y SMA a través de la Delegación de Control, que ejercerá la

coordinación de esta UCL. La PMPA presentará, a los 6 meses de iniciada la ejecución del Programa, evidencia de que la consultoría para realizar los estudios y la proposición del mecanismo de control externo del DMAE esté contratada. Asimismo, a los 30 meses de iniciada la ejecución del Programa la PMPA presentará evidencias de que el mecanismo de control externo del DMAE, haya sido implantado.

- 3.10 Además de estas UCLs que ejecutarán los diversos proyectos del Programa, serán creadas dos UCLs de apoyo: (i) la primera UCL, ubicada en la Dirección de Patrimonio de la SMF, cuidará exclusivamente de las expropiaciones y adquisiciones de terrenos de la Perimetral; y, (ii) la segunda UCL, ubicada en el DEMHAB (que es el responsable por el reasentamiento de familias en el municipio), coordinará las actividades de reasentamiento de familias afectadas por las obras de la Perimetral.
- 3.11 Las contrataciones de servicios serán realizadas de acuerdo con los términos de referencia acordados con el Banco, copias de los cuales, se encuentran en los archivos de RE1/EN1.

B. Modalidad de ejecución

1. Subprograma de infraestructura

- 3.12 El subprograma de infraestructura urbana utilizaría dos modalidades de ejecución: obras específicas para el proyecto de la Tercera Perimetral, dado que se conocen las obras y los costos de este proyecto para alcanzar los objetivos propuestos; y, obras múltiples para el proyecto de mejoramiento de infraestructura básica en que se dispone de una muestra de proyectos analizada por el Banco.

2. Modernización administrativa

- 3.13 Para la ejecución de este subprograma está prevista la contratación de diversas consultorías y cursos para el proyecto de modernización administrativa y en las áreas tributaria, fiscal, organizacional y financiera. Asimismo se prevé que la PMPA realizaría a través de la PROCempa, la compra de equipos y programas de computación.

3. Fortalecimiento institucional

- 3.14 Para este subprograma está previsto la contratación de consultorías para: (i) elaborar el plan director ciclovial; (ii) elaborar el sistema de mantenimiento vial; (iii) apoyar la implantación del mecanismo de control externo del DMAE; (iv) apoyar el fortalecimiento de la SMAM; y, (v) realizar el diagnóstico y preparar el plan de seguridad vial. Las firmas consultoras que sean seleccionadas deberán tener amplia experiencia en las respectivas áreas de estudio. Además, está prevista la contratación de pequeñas obras de seguridad vial y la compra de materiales y equipos.

C. Estado de preparación de los proyectos

- 3.15 El municipio ha contratado la elaboración de los proyectos de obras de infraestructura y la situación es la siguiente:
- a. Tercera perimetral: El diseño geométrico y de pavimentación de toda la extensión de la Perimetral está elaborado, así como el diseño de las obras de arte, de drenaje, iluminación pública, señalización y arborización. Los proyectos de reubicación de redes de electricidad, telefonía, alcantarillado y agua potable están también terminados.
 - b. Mejoramiento de la infraestructura básica: Se dispone de diseños finales de una muestra de proyectos correspondientes al 60% de las inversiones del primer año; los restantes 40% están en preparación, de acuerdo al esquema del OP. Por lo tanto, no se anticipan problemas en la ejecución de este componente. La muestra es suficiente para definir los criterios de elegibilidad de éste.

D. Criterios de elegibilidad para pavimentación comunitaria.

- 3.16 Para ser elegible al financiamiento del Programa, los proyectos de mejoramiento de la infraestructura básica deberán: (i) ser obras seleccionadas por los Comités de OP; (ii) estar basados en la solución técnica de menor costo económico, incluyendo los diseños de pavimentación, drenaje, agua potable y alcantarillado sanitario cuando corresponda; (iii) presentar una rentabilidad económica mínima del 12%; y, (iv) tener un Informe Ambiental Simplificado (AIS) aprobado por la SMAM. Antes del primer desembolso, el prestatario presentará a satisfacción del Banco un Reglamento Operativo para el componente de obras múltiples del Programa, incluyendo criterios técnicos, económicos y ambientales de elegibilidad y los procedimientos de presentación, priorización y aprobación de proyectos.

E. Convenios

- 3.17 El eventual contrato de préstamo contendrá una cláusula que requiera que, previo al primer desembolso, el municipio presente evidencia de la firma de los siguientes convenios: (i) con el DMAE estableciendo las condiciones de traspaso de las obras para operación y mantenimiento, y que indique la obligación del DMAE de repagar las obras de agua potable y alcantarillado sanitario, ya que el programa de mejoramiento de la infraestructura básica contempla obras de agua potable y alcantarillado sanitario de responsabilidad del DMAE; y, (ii) con PROCEMPA estableciendo las condiciones para la adquisición de bienes y la contratación de servicios de consultoría con recursos del Programa por parte de esta última.

F. Situación de terrenos, derechos y servidumbres

- 3.18 El Programa propuesto afectaría a 809 propiedades a lo largo del trazado de la Tercera Perimetral. La gran mayoría de éstas serán parcialmente afectadas, principalmente las áreas sin edificar destinadas a áreas libres obligatorias. Esta peculiaridad se debe a que desde la aprobación del PDUU en 1971, la PMPA no ha permitido la construcción en el trazado previsto para la construcción de la Perimetral (ver ¶ 1.5 y 1.15). La PMPA ya tiene la posesión de 73 inmuebles afectados.
- 3.19 Para obtener la posesión de los inmuebles afectados por la Perimetral, la PMPA estableció una UCL ubicada en la Dirección de Patrimonio de la SMF, que está negociando la compra de estos terrenos. Entre los inmuebles afectados están 6 predios catalogados como de interés histórico por el Consejo Municipal de Patrimonio Histórico y Cultural (COMPHAC) y terrenos que pertenecen a la Unión y al Estado. Será condición previa a la licitación de las obras de la Perimetral que la PMPA presente al Banco: (i) un informe de la COMPHAC indicando las recomendaciones para intervención en dichos predios; y, (ii) convenios municipio/Estado y municipio/Unión estableciendo las condiciones para el traspaso de los terrenos de propiedad estatal y federal afectados por la Perimetral.
- 3.20 No se anticipan dificultades o conflictos en la adquisición de los terrenos necesarios para la ejecución del Programa debido a que la ley permite la expropiación de terrenos en caso de utilidad pública. La PMPA estima que parte importante de los expropiados preferirán recibir sus indemnizaciones en índices constructivos 4/. Antes del llamado a licitación de una obra específica, el ejecutor deberá demostrar la propiedad legal y disponibilidad de los terrenos necesarios para su construcción.

G. Reasentamiento de familias

- 3.21 Las obras de la Perimetral afectarían a 50 familias de bajos ingresos (familias con ingreso mensual inferior a 5 salarios mínimos) que serían reasentadas. De éstas, 42 hacen parte del grupo de 66 familias moradoras de la Villa Salvador França, localizada sobre un terreno del Estado (las restantes 24 familias no

4/ La Ley municipal 43/79 que establece el Plan Director de Desarrollo Urbano (PDDU) autoriza al municipio a permutar áreas privadas afectadas por las directrices de dicho Plan por índice constructivo. Dicho índice permite que el propietario construya a mayor densidad de lo planeado en el terreno remanente, en caso de que el terreno no fuera afectado por la obra (del PDDU) o en otro terreno de la Unidad Territorial de Planificación, la misma área que sería posible de construir. Esta característica permite que estos índices tengan un valor de mercado.

califican, por no ser de bajos ingresos). Además, serán reasentadas 5 familias propietarias de bajos ingresos que no conseguirían otro inmueble con la indemnización recibida y 3 familias locatarias que por su condición económica, no conseguirían otro inmueble en el mercado formal.

- 3.22 Los representantes de la PMPA se han reunido con los líderes de la Villa Salvador França y han realizado una encuesta con las familias afectadas. En la encuesta, el 9% indicaron su preferencia por recibir una indemnización, el 79% prefieren conocer la propuesta de reasentamiento y el 12% indicaron no tener todavía una opinión formada. El área seleccionada para reasentar las familias está a 2 km de distancia de la Villa Salvador França y su entorno cuenta con la infraestructura básica de agua potable y alcantarillado, 6 escuelas, 2 unidades de salud, 11 plazas y transporte colectivo. Se han propuesto ofrecer a las familias dos soluciones habitacionales: una con 32,5 m² de área construida y con posibilidad de ampliación posterior y la otra con dos pisos y 50,2 m² de área construida. Las familias podrán optar por la compra de la casa (en este caso el valor de la indemnización será descontado del total) o por el contrato de Concesión de Derecho Real de Uso, mediante el pago de una cuota mensual a ser definida de acuerdo a su ingreso familiar.
- 3.23 El Banco revisará el Plan Final de Reasentamiento elaborado por la PMPA, el cual será condición previa al primer desembolso del Programa y se asegurará que las políticas del Banco, en esta materia, sean cumplidas. Dicho Plan deberá incluir entre otros el catastro socioeconómico de las familias afectadas (ancianos, mujeres jefes de hogar, ingreso per cápita, etc.), evaluación de los inmuebles afectados en la Villa Salvador França y de los propietarios de bajos ingresos, parámetros y criterios que condicionen la elegibilidad para la compra de la unidad habitacional, resultados de las consultas públicas realizadas y el cuadro resumen con las opciones habitacionales y de compensación escogidas por las familias. Será condición previa al primer desembolso para las obras de la Perimetral que la PMPA presente: (i) evidencia del compromiso del Estado de transferir al municipio, parte de los terrenos de la Villa Salvador França afectados por la Perimetral; y, (ii) evidencia de posesión legal de terreno para el reasentamiento de familias de bajos ingresos. El reasentamiento de las familias afectadas será condición previa a la iniciación material de las obras en cada Trecho de la Perimetral.

H. Plazo de ejecución y calendario de inversiones

- 3.24 El plazo para desembolsos de los recursos del préstamo sería de cinco años. Este plazo ha sido determinado en función de la experiencia en la ejecución de programas similares y la disponibilidad de la contrapartida local. El inicio material de las obras del programa de mejoramiento de la infraestructura básica (obras múltiples) deberá producirse antes de cumplirse los primeros

52 meses a partir de la firma del contrato de préstamo. El cuadro a continuación presenta un resumen del calendario de inversiones.

CALENDARIO DE INVERSIONES PARA EL PROGRAMA				
AÑO	BID	LOCAL	TOTAL	%
1	9.580	20.010	29.590	19,3
2	20.830	21.430	42.260	27,6
3	19.800	16.710	36.510	23,9
4	17.180	10.690	27.870	18,2
5	9.1170	7.660	16.770	11,0
TOTAL	76.500	76.500	153.000	100,0

I. Modalidad y cronograma de licitaciones

- 3.25 Las adquisiciones de bienes y servicios relacionados y las contrataciones para construcción de obras se llevarán a cabo conforme a los procedimientos del Banco. La licitación pública internacional será obligatoria para adquisiciones cuyo valor exceda US\$350.000 para bienes y servicios relacionados y US\$5 millones para contratos de construcción de obras. Las licitaciones por debajo de los límites mencionados se harán en base a la legislación nacional, que es compatible con los procedimientos del Banco. Se estima que con los límites establecidos, un 60% del monto de todas las licitaciones previstas para la ejecución del programa será de ámbito internacional. Las licitaciones de consultorías se harán de acuerdo con los procedimientos del Banco. Las contrataciones de obras y servicios y la compra de equipos se agruparán conforme se indica en el Anexo III-1.

J. Reconocimiento de gastos

- 3.26 La PMPA ha solicitado el reconocimiento, con cargo a la contrapartida nacional, de US\$4 millones de gastos realizados a partir de septiembre de 1996 en la compra de equipos y programas de computación realizada por la PROCEMPA. El equipo de proyecto revisó los procedimientos y está de acuerdo con esta solicitud.

K. Adelanto de fondos

- 3.27 Conforme a lo establecido en los nuevos procedimientos sobre la materia, el Banco adelantará el 5% del valor del préstamo en forma de un fondo rotatorio.

L. Aspectos ambientales

- 3.28 El CMA del 15 de octubre de 1996 clasificó el Programa en la categoría III, en función de los impactos potenciales que él mismo podría tener sobre el medio ambiente. Los estudios de impacto ambiental del Programa fueron puestos a disposición del público el 25 de julio de 1997 y enviadas al PIC el 24 de octubre de 1997. El

resumen ambiental del programa fue considerado por el CESI el 12 de septiembre de 1997 y enviado al PIC el 17 de octubre de 1997.

- 3.29 Para la ejecución de la obras del Programa, todas las normas y procedimientos de licenciamiento ambiental del país serán seguidas. El 3 de octubre de 1997 se realizó la audiencia pública y la licencia previa será obtenida antes de la negociación del Préstamo. Además, la UCP elaborará un documento consolidando los procedimientos de mitigación y control ambiental que deberán ser observados durante la construcción de las obras del Programa. Este documento hará parte de los pliegos de licitación.

M. Mantenimiento

- 3.30 De acuerdo con las políticas del Banco, la PMPA presentará un informe anual de mantenimiento de obras del Programa, dentro del primer trimestre de cada año, a partir del año siguiente a la fecha de vigencia del préstamo del Banco y hasta el segundo año siguiente a la fecha del último desembolso. Dicho informe contendrá: (i) relación de las actividades de mantenimiento realizadas en el año anterior, indicando cantidad y monto de los gastos efectuados; (ii) las modalidades de ejecución, fuentes de financiamiento y recursos empleados; (iii) una evaluación del estado de las obras; y, (iv) el plan de mantenimiento para el año correspondiente al informe.

N. Control y seguimiento de la operación

- 3.31 El control y seguimiento de la ejecución del Programa se llevará a efecto a través de la Representación del Banco en Brasil. El ejecutor presentará al Banco un informe inicial el cual deberá incluir una actualización del Marco Lógico (ver Anexo III-2) y del cuestionario de diagnóstico de la situación fiscal-administrativo. Además, presentará al Banco, informes semestrales de avance que servirán de base para la administración del Programa. Dichos informes deberán contener al menos el cronograma actualizado y detallado de ejecución de las diversas actividades de los proyectos, incluyendo reasentamiento de familias y expropiación, análisis de los problemas que afectaron la ejecución de los mismos y una programación para los próximos semestres. De no encontrarse satisfactoria la ejecución del Programa, el ejecutor deberá presentar al Banco, en un plazo de 60 días a partir de las recomendaciones de este último, las medidas correctivas que implantará, con su calendario correspondiente.
- 3.32 A los 30 meses de la vigencia del contrato o cuando haya sido comprometido el 50% de los recursos del Programa, lo que ocurra primero, el Banco realizará una Misión de Revisión Intermedia. La base para esta revisión serán los informes semestrales presentados por la PMPA, el logro de los indicadores de desempeño y el avance logrado en la implantación del sistema de mantenimiento preventivo de vías. En el caso de que se compruebe que no fueron alcanzados progresos satisfactorios, el Banco y la PMPA acordarán las medidas y ajustes necesarios y el cronograma de implantación de los mismos.

- 3.33 En los informes que elaborará la Representación sobre el estado del préstamo serán registrados los problemas que ocurran durante la ejecución del Programa y las soluciones puestas en práctica. Un resumen de estos aspectos será incluido en el informe anual de la cartera del Banco en Brasil.
- 3.34 La UCP presentará anualmente al Banco, dentro de los 90 días iniciales de cada año, un informe con los estados financieros anuales del Programa auditados por auditores independientes, aceptables al Banco. Además, los auditores emitirán una opinión sobre el cumplimiento de las cláusulas financieras del contrato de préstamo con el Banco .
0. Indicadores de desempeño del Programa
- 3.35 La evaluación del logro de las metas del Programa se realizará a través de los indicadores del Marco Lógico, de los cuales los más importantes son:

INDICADORES DE DESEMPEÑO

Indicador de desempeño	Metas Anuales Acumulativas				
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Reducción del tiempo de tramitación de 5 principales procesos (%)	10	20	30	40	50
Reducción de papel que circula en la PMPA (%)	5	15	25	35	50
Declaración de impuestos municipales por medio magnético (%)	20	40	70	90	100
Pagos del Municipio realizados a través de red bancaria (% de operaciones)	5	20	35	45	60
Implantación de estaciones de trabajo (un.)	1000	1500	2000	2250	2500
Oferta de capacitación (personas)	500	2000	3500	4500	5000
Capacitación en preparación y análisis de proyectos (personas)	20	40	40	40	40
Aumento de la eficiencia del DMAE (economías/[agua+alcantarillado]/empleado)	300	310	320	335	350
Reducción de agua no contabilizada (%)	41	37	34	32	30
Número de industrias controladas por SMAM	95	105	120	135	150
Reducción de accidentes de tránsito (%)	-	-	5	15	20
Reducción de víctimas fatales en accidentes de tránsito (%)	-	-	10	20	30
Mantenimiento preventivo implantado (% del total de vías)	-	-	-	-	30
Familias benef. con infraestructura urbana	1500	3000	4500	6000	7500
Reducción del costo promedio de mejoramiento de la infraestructura básica en el Municipio (US\$1000/KM)	650	600	550	500	470

P. Evaluación ex-post

- 3.36 Las autoridades municipales manifestaran el deseo de no comprometerse a realizar una evaluación ex-post del Programa.

Q. Recopilación de datos

- 3.37 No obstante, el ejecutor realizará la recopilación y procesamiento de datos que podrán ser requeridos para una eventual evaluación ex-post que realice el Banco. Los datos serán remitidos al Banco en informes anuales a partir del segundo año de la ejecución y hasta dos años después de finalizada. A los 12 meses de firmado el Contrato, la PMPA presentará al Banco un informe con una lista de datos y una descripción detallada del procedimiento que se utilizará para la recopilación y procesamiento.

IV. EL PRESTATARIO Y EL EJECUTOR

A. El prestatario y el ejecutor

- 4.1 El prestatario y el ejecutor del Programa sería la Municipalidad de Porto Alegre. La PMPA creará una Unidad Coordinadora del Programa (UCP) en el GAPLAN. Además, serán creadas Unidades Coordinadoras Locales (UCL) ubicadas en los órganos específicos de la administración municipal, conforme descrito en el Capítulo III de este Informe, para ejecutar los diversos componentes del Programa.

1. Aspectos institucionales

a. Organización

- 4.2 El ejecutivo municipal de Porto Alegre está integrado por el Gabinete del Alcalde, 14 secretarías y 3 autarquías municipales. Además, es parte del ejecutivo municipal una fundación y tres empresas de economía mixta.

b. Personal

- 4.3 Desde diciembre de 1991 hasta abril de 1997, la planta de personal activo de la administración directa municipal fue aumentada en 2.579 funcionarios (25%) llegando a 12.886 y la indirecta en 317 empleados (4%) llegando a 7.784. La mayor parte de las contrataciones realizadas por la administración directa fue para cubrir aumentos de servicios en las áreas de educación, salud, deportes y administración tributaria que exigen personal especializado en sus respectivos campos de actuación. En el mismo período, la planilla municipal de jubilados aumentó en 13% pasando de 4.507 a 5.093, y en consecuencia, la relación funcionarios activos/jubilados pasó de 3,5 a 3,1. Asimismo, las empresas municipales empleaban 1.998 personas. No se prevé la necesidad de incrementar la planta de personal del municipio con la ejecución del Programa ya que el subprograma de modernización administrativa permitirá aumentar la productividad del personal, sobretudo los del área de apoyo y de atención al público.

c. Auditoría interna

- 4.4 Como parte de los procedimientos de control interno funciona la Auditoría Interna con las funciones de realizar la auditoría contable, financiera, presupuestaria, patrimonial y operacional de todas las entidades que componen la administración municipal. Esta unidad depende directamente del gabinete del alcalde, es decir tiene una ubicación adecuada dentro del organigrama municipal. La

PMPA está fortaleciendo la auditoría para desempeñar mas eficientemente sus funciones de carácter preventivo y de apoyo a la gestión.

d. Auditoría externa

- 4.5 Los estados financieros anuales del municipio, incluyendo la administración directa, indirecta y empresas, son auditados por el Tribunal de Cuentas del Estado de Río Grande do Sul (TCE).

2. Análisis financiero

a. Del municipio

- 4.6 Los datos financieros del período 1991-96 indican que: (i) el municipio viene realizando esfuerzos para mejorar la recaudación de tributos que pasó de US\$128 millones en 1991 a US\$186 millones en 1996 5/; (ii) los gastos en personal de la administración municipal fueron de US\$264 millones en 1996 o sea cerca de 50% de los ingresos corrientes; (iii) con el objeto de reducir costos, la administración ha recurrido a la contratación de servicios de terceros que pasó de US\$31 millones a US\$69 millones; (iv) el municipio ha generado de manera consistente ahorros corrientes de aproximadamente 10% de los ingresos corrientes (en 1996 fue de cerca de US\$50 millones); y, (v) las transferencias a los órganos de la administración descentralizada se mantuvieron constantes a partir de 1994.
- 4.7 Los datos del último balance financiero del PMPA indican que: (i) tiene un bajo nivel de endeudamiento de largo plazo y el perfil de pago es bastante favorable - eran de US\$43 millones, siendo US\$13 millones amortizados en el período 1997/98 y el restante hasta el 2014; (ii) los compromisos de corto plazo estaban constituidos por US\$36 millones de restos a pagar y US\$7 millones de otras deudas de corto plazo, pero los disponibles sumaban US\$26 millones (bancos e inversiones de corto plazo), y las cuentas a recibir en el corto plazo llegaban a US\$6 millones; y, (iii) las cuentas morosas por concepto de impuestos y tasas llegaban a US\$60 millones.
- 4.8 Los estados financieros de la PMPA, en base mensual, relativos al período 1991-96, fueron actualizados a Reales al 31 de diciembre de 1996, con base en el IGP-DI y convertidos a dólares de la misma fecha. En el cuadro que sigue se presenta el Flujo de Fondos con base en la ejecución presupuestaria del período 1991-96. El detalle de la serie histórica se encuentra en el Cuadro a continuación.

5/ Sin contabilizar las transferencias federales por la municipalización de los servicios de atención a la salud.

FLUJO DE FONDOS
Valores en millones de dólares

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Ingresos Corrientes	299,8	304,9	296,9	359,0	441,5	534,2
Tributarios	128,1	125,0	106,1	128,4	170,5	185,9
Transferencias	149,5	143,1	136,9	161,9	205,6	285,5
Gob. Federal	39,2	24,8	29,6	32,1	44,8	117,0
Gob. Estado	110,3	118,3	107,3	129,8	160,8	168,5
Otros	22,2	36,8	53,9	68,7	65,4	62,8
Gastos Corrientes	281,4	265,0	276,9	321,6	385,3	484,2
Personal	180,2	164,2	167,1	182,7	230,3	263,8
Transf. intra-Gob	50,4	42,3	40,7	49,2	52,0	124,5
Intereses	2,1	1,6	1,6	1,6	2,5	2,6
Otros	48,7	56,9	67,5	88,1	100,5	93,3
Ahorro Corriente	18,4	39,9	20,0	37,4	56,2	50,0
Amortizaciones	4,5	4,0	3,8	1,8	4,2	5,2
Ahorro Neto	13,9	35,9	16,2	35,6	52,0	44,8
Inver. y Transf.	37,8	51,7	29,1	74,9	51,0	43,8
Superávit (déficit)	(23,9)	(15,8)	(12,9)	(39,3)	1,0	1,0
Préstamos	1,6	4,5	2,2	4,6	7,4	1,5
Otros Recec. Capit.	2,5	1,4	2,1	1,8	1,8	3,4
Sup.(def) efectivo	(19,8)	(9,9)	(8,6)	(32,9)	10,2	5,9

Obs: En los gastos corrientes y de capital se incluyen los valores por pagar.
Los ingresos patrimoniales (en otros ingresos corrientes) están netos de los efectos inflacionarios

- 4.9 El análisis de los datos indica que la PMPA ha realizado una administración financiera conservadora logrando que su situación financiera de corto y mediano plazos sea buena. Asimismo, en el período evaluado, no tuvo dificultades para sufragar los compromisos relacionados con el servicio de la deuda y realizar inversiones en un promedio de casi US\$50 millones al año.

b. DMAE

- 4.10 El DMAE es una entidad autárquica dotada de autonomía administrativa y financiera, creado por la Ley N° 2312 del 15 de diciembre de 1961, con la atribución de ejecutar y fiscalizar, en el ámbito municipal, las actividades relacionadas con la provisión de servicios de agua y alcantarillado y proteger el recurso agua. En 1996, el DMAE facturó US\$91,7 millones por concepto de servicios prestados. Al final del año habían cerca de US\$51 millones en cuentas morosas, de las cuales, cerca de US\$38 millones del gobierno estatal. Las tarifas cobradas por DMAE fueron suficientes para sufragar los gastos operativos y de mantenimiento y generar recursos de US\$23,4 millones para inversiones. No tiene deudas importantes de largo plazo; las de corto plazo alcanzaban US\$18 millones. El Programa financiaría una consultoría para implantar un esquema regulatorio del DMAE (ver ¶ 2.8 a).

- 4.11 El eventual Contrato de préstamo incluirá las siguientes condiciones que la PMPA deberá tomar por medio del DMAE: (i) tomará las medidas apropiadas, aceptables al Banco, para que las tarifas

que cobren por la prestación de los servicios de agua potable y alcantarillado sanitario produzcan, por lo menos, ingresos suficientes para cubrir todos los costos de exploración de dichos servicios, incluidos los relacionados con administración, operación, mantenimiento y depreciación de los activos fijos reevaluados, y generar fondos suficientes para cancelar el servicio de la deuda y cubrir un 40% de las inversiones anuales; y, (ii) tomará las acciones para que el nivel de cobranzas por los servicios prestados por el DMAE no sea inferior a un 85% de los montos exigibles en un año, incluyendo el saldo pendiente de pago al inicio del año. Además, el prestatario presentará a los 12 meses contados a partir de la firma del Contrato, un plan de recuperación de las cuentas morosas, con metas semestrales, con el Estado do Rio Grande do Sul.

c. De otras autarquías municipales (DEMHAB y DMLU)

- 4.12 La política habitacional del municipio realizada a través del DEMHAB, al limitar el pago de las cuotas mensuales a una proporción del salario mínimo, genera una diferencia entre los valores recaudados y el servicio de la deuda solventados por este ente. En 1996, se logró un superávit de US\$500 mil, pero se estima que para 1997, haya un déficit del orden de US\$1,2 millones. Para resolver este problema, el DEMHAB está desarrollando un estudio para cambiar su política habitacional y pasar a proporcionar subsidios explícitos y directos a las familias de bajos ingresos. Además, el DEMHAB está ejecutando un análisis y la actualización de su cartera de préstamos habitacionales y está también implantando un nuevo sistema informatizado más ágil y eficiente para el manejo y control de esta cartera. El DEMHAB ejecuta otros programas relacionados con la política habitacional del municipio que no generan ingresos, tales como el de regularización fundiaria y de asistencia técnica a las cooperativas habitacionales. Los gastos administrativos de DEMHAB son cubiertos con ingresos generales de la PMPA y en 1996 alcanzaron US\$13 millones.
- 4.13 El DMLU ha tercerizado gran parte de sus tareas pero todavía tiene una planilla de 2.207 empleados. Estos empleados son en su mayoría contratado bajo el régimen del funcionalismo público o sea que gozan de estabilidad en el trabajo y la mayoría de ellos están realizando tareas de limpieza de edificios públicos y de parques municipales. Los ingresos propios cubren el 43% de los gastos corriente. Para mejorar su eficiencia, el DMLU está realizando una evaluación organizacional y operacional para reducir los costos de prestación de servicios y si fuera del caso, aumentar las tasas que cobran por sus servicios para lograr su autosuficiencia financiera. Cabe mencionar que algunos servicios que realiza el DMLU, como la limpieza de las vías públicas y de las oficinas públicas, no son cobrados directamente de la población y son cubiertos con recursos del tesoro municipal.

V. VIABILIDAD DEL PROGRAMA

A. Justificación

- 5.1 El Programa financiaría la modernización de la administración con el objetivo de aumentar la capacidad operacional y de gestión de la PMPA para fortalecer sus funciones de Estado a nivel municipal así como el fortalecimiento institucional de algunas áreas específicas para el mejoramiento de la prestación de servicios a la comunidad. Estas iniciativas reforzarían las acciones de la PMPA de aumentar la transparencia en la elaboración y ejecución del presupuesto y priorizar la atención al ciudadano. Además, el Programa financiaría la obra de infraestructura más importante reivindicada por la comunidad en el seno del OP, la Tercera Perimetral, la cual permitiría implantar un nuevo modelo operacional para el transporte público e iniciar la descentralización de la ciudad. También, el Programa financiaría las obras de mejoramiento de la infraestructura básica incluyendo la pavimentación de calles, drenaje, agua potable y en algunos casos alcantarillado sanitario, que es tipo de obra de mayor demanda por parte de la comunidad.

B. Viabilidad institucional

- 5.2 La PMPA cuenta con una estructura organizativa y procedimientos de control interno adecuados. Ha ejecutado en los últimos 5 años inversiones de casi US\$50 millones/año. Para la ejecución, la PMPA establecería una unidad ejecutora (UCP) que tendría la capacidad necesaria para hacer el seguimiento y control del Programa. La UCP contará con el apoyo de una firma consultora para el manejo administrativo y contable-financiero, la programación y control de las obras, así como para asesorar en áreas específicas requeridas para la ejecución del Programa. Asimismo, la SMOV contará con el apoyo de una consultora para las tareas de supervisión de obras. Se estima que los subejecutores tendrán la capacidad de procesar las correspondientes licitaciones y contrataciones, según los procedimientos para el Programa. Además, podrán contar con el apoyo de la UCP para superar eventuales dificultades.
- 5.3 La gerencia de la SMOV responsable por el mantenimiento de vías sería fortalecida para realizar más eficientemente las tareas que le corresponden. Para el mantenimiento de los equipos y sistemas de informática, la PMPA cuenta con los servicios de PROCEMPA, la cual tiene equipo técnico calificado para dar todo el soporte requerido por los usuarios del sistema a ser implantado.

C. Viabilidad financiera

- 5.4 El análisis financiero realizado en base a los datos del período 1991 a julio de 1997 y proyecciones de ingresos y gastos para un período de 10 años indica que la PMPA podría aportar oportunamente, y en los montos programados, los recursos de la contrapartida local al Programa y solventar el servicio de la deuda de un eventual

préstamo del Banco. Además, las inversiones de modernización administrativa incluidas en el Programa deberán mejorar la eficiencia de la administración tributaria y financiera de la PMPA y de los procesos de trabajo, los cuales podrían resultar en mayor recaudación tributaria (10% a 15%) y ahorros de recursos (5% a 10%) en la prestación de servicios a la población. Asimismo, las acciones de fortalecimiento de la administración fiscal y tributaria del Estado y de la Unión, financiadas con recursos del Banco, deberán aumentar la recaudación tributaria y consecuentemente las transferencias a los municipios.

PROYECCIÓN DEL FLUJO DE FONDOS

Valores en millones de dólares

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003-2006
Ingresos corrientes	666,9	689,8	710,7	734,3	754,9	777,3	3286,2
Tributarios	195,2	204,9	218,4	232,9	244,6	254,3	1122,9
Transferencias	412,9	424,7	430,7	438,4	445,9	453,1	1883,8
Gov. Federal	239,0	240,2	241,4	242,5	243,7	244,9	992,7
Gov. Estadual	173,9	184,4	189,4	195,9	202,2	208,2	891,1
Otros	58,9	60,2	61,6	63,0	64,4	65,9	279,4
Gastos corrientes	633,6	650,4	661,2	670,0	678,2	685,6	2809,5
Personal	277,0	285,3	289,5	293,9	298,3	302,8	1257,2
Transferencias	255,3	257,1	258,9	260,2	260,8	260,8	1043,4
Intereses	3,9	6,1	7,0	7,8	8,6	9,0	30,7
Otros	97,5	101,9	105,7	108,1	110,5	113,0	478,3
Ahorro Corriente	33,3	39,4	49,5	64,3	76,6	87,7	476,7
Amortizaciones	4,9	5,2	3,9	4,0	4,2	4,2	33,0
Ahorro neto	28,4	34,2	45,6	60,3	72,5	83,5	443,7
Inver. & Transf.	45,5	62,5	76,3	83,6	93,1	96,0	457,5
Exced.(necesidad) financ.	(17,1)	(28,3)	(30,7)	(23,2)	(20,6)	(12,5)	(13,8)
Prestamos	13,8	24,9	27,2	19,8	17,2	9,1	0
Banco		9,6	20,8	19,8	17,2	9,1	
Otros	13,8	15,3	6,4				
Otros Rec. Capital	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	14,0
Superávit (déficit)	0,3	0,1	0	0	0	0,1	0,2
Acumulado	6,2	6,3	6,3	6,3	6,3	6,4	6,8

D. Viabilidad técnica

- 5.5 El programa se considera factible y justificado desde el punto de vista técnico, ya que responde a las directrices del PDDU y permitirá la implantación del Plan Director de Transporte Urbano de la ciudad para descongestionar el centro y mejorar la comodidad de los usuarios del transporte colectivo, evitando viajes innecesarios y proporcionando mayor fluidez en el tráfico. Los estudios y diseños finales de los proyectos, incluyendo obras viales, puentes, pasos a desnivel y drenaje, satisfacen las necesidades proyectadas de tráfico vehicular y transporte colectivo y han sido preparados de acuerdo con las normas y principios de la ingeniería generalmente aceptados. Los diseños elaborados corresponden a alternativas de mínimo costo económico, técnicamente viables y no implican mayor complejidad en su ejecución.

- 5.6 La programación de ejecución de obras de infraestructura ha sido analizada por el Banco y se ha tomado en cuenta la necesidad de evitar, en lo posible, interferencias con el tránsito existente y molestias a los moradores y a los negocios del área afectada por las obras. Se han fraccionado las obras en tramos, a fin de lograr reducir las interferencias de las mismas.
- 5.7 El calendario de ejecución del Programa, incluyendo modernización administrativa, fortalecimiento institucional e infraestructura, ha sido desarrollado teniendo en cuenta las características de los proyectos, los períodos de procesamiento de las pre-calificaciones y licitaciones, y la experiencia obtenida en proyectos similares.
- 5.8 La PMPA cuenta con profesionales de experiencia para dirigir y monitorear la implantación de los diversos componentes del Programa, y existen empresas nacionales y extranjeras capacitadas para ejecutar las obras y servicios de consultorías así como para suministrar los materiales y equipos requeridos.

E. Viabilidad socioeconómica

1. Tercera perimetral

- 5.9 La evaluación económica del proyecto de la perimetral fue realizada tomando en cuenta: (i) el volumen de tráfico; (ii) la diferencia en el costo operacional de los vehículos en la situación con y sin el proyecto, estimado con el uso del modulo VOC (vehicle operating cost) del programa "Highway Design Manual" (HDM); y, (iii) ahorro de tiempo de viaje con el proyecto. Se analizaron dos situaciones con el proyecto: (i) la perimetral sin la vía exclusiva de ómnibus; y, (ii) la perimetral con la vía exclusiva de ómnibus para viabilizar la implantación de un nuevo modelo operacional de transporte público (ver ¶ 1.15 b) en la ciudad.
- 5.10 El volumen y los flujos de vehículos fueron determinados mediante conteos de Origen/Destino (O/D). Las proyecciones consideraron : (i) la relación crecimiento del tráfico/crecimiento de la población para autos; la misma tasa de crecimiento de la población para los ómnibus y también se incorporó el tráfico que sería generado con la implantación del nuevo modelo de transporte colectivo; y (iii) el crecimiento de la economía del municipio para camiones. La velocidad y los tiempos de viajes de autos, buses y camiones fueron estimados con el uso del programa "US Highway Capacity Manual" (HCP) para las dos situaciones con el proyecto. La velocidad sin proyecto fue basada en una investigación de campo.
- 5.11 En la evaluación se consideraron todos los costos de inversión de mantenimiento de la vía así como un imprevisto técnico del 10%, valorados a precios de eficiencia. El análisis de costo-beneficio indicó que la alternativa con la vía exclusiva de ómnibus presentó un Valor Presente Neto (VPN) superior en cerca de US\$22,8 millones a la alternativa sin la vía exclusiva y fue la seleccionada. El Cuadro a continuación muestra los resultados obtenidos.

Alternativas	Costos	Beneficios	Beneficio Neto	TIRE (X)
Sin vía exclusiva	(61.569,3)	166.771,1	105.201,8	31,5
Con vía exclusiva	(74.273,3)	202.262,8	127.989,5	31,2

- 5.12 El análisis de sensibilidad realizado indicó que el proyecto tiene una sólida justificación socioeconómica, y por lo tanto, su ejecución es recomendada. Un aumento de 50% en el costo total reduciría la Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) del proyecto para 22% o una reducción de 50% en los beneficios del proyecto produciría una TIRE de 17%.

2. Mejoramiento de la infraestructura básica

a. Análisis de mínimo costo

- 5.13 Este componente incluye obras de agua potable, drenaje, pavimentación y en algunos casos, alcantarillado sanitario. Durante la preparación del Programa, el Banco realizó diversas recomendaciones que permitieran importantes reducciones de costos. Estas recomendaciones fueron incorporadas en la muestra de proyectos del programa y son: (i) adecuación de la estructura del pavimento al tráfico proyectado; (ii) adopción de materiales de menor costo para base del pavimento y adopción de manta geotextil en trechos que requieran grandes sustituciones de suelos; (iii) optimización de distancias entre los Pozos de Visitas (PV) de las redes de drenaje pluvial; (iv) adopción, cuando viable de la red de drenaje en un lado de la vía y de la red cloacal al otro lado; (v) adopción de una mayor extensión de vías para obtener economías de escala; y, (vi) aumentar el número de análisis de laboratorios de suelos para reducir los riesgos del proyecto.
- 5.14 Otras medidas de impacto en los costos en implantación por la PMPA son: (i) cambios en los criterios de selección de obras para que constituya un Conjunto Ordenado de Obras, para lograr mayor economía de escala; y, (ii) gradualmente, elevar la extensión mínima de las obras a 500 metros. Además, la PMPA está estudiando introducir mecanismos de crédito y débito entre períodos presupuestales para que las comunidades no sean perjudicadas con el aumento de extensión mínima propuesta. Dentro de los 12 meses de firmado el contrato de préstamo, la PMPA presentará evidencia de que dichas medidas han sido difundidas entre los participantes del OP.

b. Análisis de beneficio costo

- 5.15 La PMPA realizó, con el apoyo del Banco, un estudio de precios hedónicos para determinar la valorización de los atributos de la pavimentación comunitaria en el mercado inmobiliario. Los resultados indicaron que en promedio, la propiedades beneficiadas por este tipo de proyecto tendrían un aumento en el valor del arriendo del 17,6%. Un análisis de beneficio costo para una

muestra de 22 proyectos preparados por la PMPA indicó que 16 tienen rentabilidad superior a 12%, mínimo requerido por el Banco. Estos proyectos representan cerca del 60% de las obras previstas para ser ejecutadas en el primer año (los resultados del análisis están en los archivos técnicos de RE1/EN1). Los 6 proyectos que no presentaron viabilidad serán revisados con la comunidad para buscar una solución viable.

3. Análisis de impacto sobre los grupos de menores ingresos

- 5.16 El Programa buscó privilegiar el transporte colectivo utilizado generalmente por los grupos de menores ingresos, y también llevar la infraestructura básica a las zonas periféricas de la ciudad. No obstante, debido al nivel de ingreso general de los habitantes de Porto Alegre, el Programa no se clasifica dentro de la categoría de equidad social y reducción de pobreza (AB-1704, ¶ 2.13 y 2.15) ya que menos de 50% de los beneficiarios son de bajos ingresos.

F. Riesgos de la operación

- 5.17 Las expropiaciones y el reasentamiento de familias podrían atrasar la ejecución de las obras de la Perimetral. La creación de UCLs específicas dotadas de los recursos necesarios para realizar estas tareas disminuirían tal riesgo.

PROGRAMA DE DESARROLLO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
LICITACIONES PREVISTAS

ITEM		No LICIT./ LOTES	FINANCIAMIENTO (%)		METODO	CUSTO US\$ MILES	PUBLICACION DEL AVISO DE LICITACION (Semestres)
			BID	LOCAL			
CONSULTORIA							
1	Preparar proyectos de infraestructura básica	5/1	0	100	CN	500	II/98,99,00,01,02
2	Consultoria para apoyar el gerenciamiento del Programa	1/1	86	14	CPI	900	I/98
3	Consultoria para apoyar la supervisión de las obras de la Perimetral	1/1	86	14	CPI	2250	I/98
4	Capacitacion en planeación y gestión de servicios	diversos	90	10	CN	190	II/98,99,2000
5	Entrenamiento en elaboración y evaluación de proyectos de inversión	1/1	90	10	CN	38	II/98
6	Capacitación en modelos de organización y metodos	1/1	90	10	CN	118	II/98
7	Desarrollar directrices para supervisión y evaluación de productos y servicios	1/1	90	10	CPI	286	II/98
8	Desarrollar software para gestión de recursos humanos	1/1	90	10	CPI	762	II/98
9	Desarrollar sistemas de gestión y procesos administrativos y dar entrenamiento	1/1	90	10	CPI	235	II/98
10	Desarrollar el sistema de información de gestión-SIG	1/1	90	10	CPI	362	II/98
11	Desarrollar software y entrenar profesionales redes de comunicación.	1	90	10	CPI	213	II/98
12	Enternamiento de funcionarios en organización y metodos	1/1	90	10	CN	96	II/98
13	Desarrollar el software de las areas juridica y fiscal	1/1	90	10	CN	142	II/98
14	Desarrollar sistema integrado de administración tributaria y financeira	1/1	0	100	CN	2,290	I/98
15	Consolidar la legislación tributaria municipal	1/1	90	10	CN	25	II/98
16	Elaborar catastro y programa para gerenciar el mantenimiento vial	2/1	60	40	CPI	750	I/98
	Elaborar Plan Director Ciclovuario	1/1	60	40	CPI	300	I/2000
17	Desarrolloar marco técnico y legal para municipalizar servicios ambientales	1	60	40	CN	100	II/99
18	Formular plan de seguridad vial y elaborar proyectos para correcciones	1	60	40	CPI	600	II/98
19	Proponer esquema de regulación del DMAE y bases del contrato de gestión	1/1	60	40	CPI	750	I/98
EQUIPOS							
20	Adquirir equipos para el control y fiscalización ambiental	diversas	58.8	41.2	LPN	700	II/98
21	Adquirir equipos para evaluación estructural de pavimentos	1/1	58.8	41.2	CN	250	I/98
22	Adquirir equipos y programas de informatica y de muebles	diversos	0	100	LPN	7948	II/98
23	Ejecutar de obras de correctivas y de senalización para mayor seguridad vial.	Diversos	58.8	41.2	CN	2000	II/99

LPI- Licitacion Publica Internacional

LPN- Licitacion Nacional, sin restricciones a participantes de otros paises miembros del Banco

CPI- Concurso Publico Internacional

CN- Concurso Nacional, por Tomada de Precios o Invitacion, sin restricciones a paises miembros del Banco.

ANEXO III-1**Página 2 de 2**

OBRAS							
24	Ejecutar obras de adecuación de oficinas	diversos	0	100	CN	458	I/2000
25	Ejecutar obras de pavimentación y complem. - Trecho 1	1/4	66	34	LPI	11910	I/98
26	Ejecutar obras de pavimentación y complem. - Trecho 2	1/2	66	34	LPI	20255	I/99
27	Ejecutar obras de pavimentación y complem. - Trecho 3	1/2	66	34	LPI	9447	I/00
28	Implantar puente Ipiranga, paso a nivel Protasio Alves y el viaducto de la av.Nilo Peçanha	1/3	66	34	LPI	7505	II/98
29	Implantar el viaducto de la Benjamim Constant	1/1	66	34	LPI	5500	II/00
30	Reubicar redes electricas y instalacion de iluminación	3/1	66	34	LPN	1960	I/98
31	Senalización gráfica, semaforos y sistemas de control de la Perimetral	3/1	66	34	LPN	1423	I/99
32	Ejecutar obras mejoramiento de infraestructura básica	7/3	92	8	LPN	21000	I y II/98 I/99,00,01,02

LPI- Licitacion Publica Internacional

LPN- Licitacion Nacional, sin restricciones a participantes de otros paises miembros del Banco

CPI- Concurso Publico Internacional

CN- Concurso Nacional, por Tomada de Precios o Invitacion, sin restricciones a paises miembros del Banco.

MARCO LÓGICO			
PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE			
Objetivos	Indicadores	Meios de Verificação	Hipóteses
<u>Fim</u> ⇒ O bem-estar dos habitantes de Porto Alegre melhora			
<u>Propósitos</u> 1. Eficiência da administração municipal melhorada.	- Tempo médio de tramitação dos 5 principais processos reduzido em 50%; - Fluxo de documentos na prefeitura reduzido em 50%; - Declarações tributárias em papéis substituída por meio magnético; - Pagamentos pela Tesouraria da PMPA reduzidos em 60% e a maioria dos pagamentos realizadas pela rede bancária; - 5.000 oportunidades de treinamento oferecidos a funcionários municipais.	- Monitoramento das Secretarias Municipais de Administração e da Fazenda; - Relatório de Progresso do Programa.	
2. Eficiência dos serviços de saneamento, controle ambiental, manutenção viária e segurança viária melhorada.	- Relação economias/empregados do DMAE aumentada para 350 e água não contabilizada reduzida para 30%; - 150 indústrias de maior contaminação controladas pela SMAM; - Sistema de manutenção preventiva das vias executada em pelo menos 30% da malha viária; - Número de acidentes de trânsito reduzido em 20% e de vítimas fatais reduzido em 30%.	- Relatório Gerencial do DMAE; - Relatório Gerencial da SMAM; - Relatório de Progresso do Programa; - Estatísticas da SMT e da Secretaria da Saúde.	
3. Obras da Perimetral e de melhoramento da infraestrutura básica executadas.	- Tempo de deslocamento Norte/Sul diminuído em 20%; - Número de passageiros que fazem escala forçada no centro da cidade e pagam dupla tarifa para chegar em seu destino reduzido em 80%; - Congestionamento do centro da cidade reduzido; - Obras de melhoramento da infraestrutura básica incluindo pavimentação, drenagem, rede de água potável e em alguns casos, de esgoto sanitário implantado, beneficiando 7.500 famílias..	- Estatísticas da Secretaria de Transportes; - Relatório de Progresso do Programa.	

MARCO LÓGICO			
PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE			
Objetivos	Indicadores	Meios de Verificação	Hipóteses
Propósito ⇒ Administração municipal modernizada.			
Componentes 1. Gestão dos recursos humanos reestruturada.	- Funcionários públicos municipais treinados; - Nova sistemática de pagamento aos funcionários implantada; - Programa permanente de capacitação dos funcionários e de sistema de avaliação da produtividade implantados.	- Relatórios de Progresso do Programa; - Estatísticas da Secretaria da Administração .	
2. Gestão operacional reestruturada.	- Modelo operacional de pelo menos 5 das atividades consideradas críticas e geradoras de processos administrativos reformulado; - “Projeto Piloto de Aprovação e Licenciamento de Projetos de Edificações no Município” implantado; - Prazos médios de aprovação e licenciamento de projetos de edificações reduzido em pelo menos 30%.	- Relatórios de Progresso do Programa.	
3. Modelo de gestão administrativa reestruturada.	- Novo sistema de informação de gestão – SIG implantado; - Informações de gestão disponibilizada a todos os níveis gerenciais da PMPA.	- Relatórios de Progresso do Programa.	
4. Nova infra-estrutura tecnológica da PMPA implantada.	- 2500 estações de trabalho implantadas.	- Relatórios de Progresso do Programa.	

<p align="center">MARCO LÓGICO</p> <p align="center">PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE</p>			
Objetivos	Indicadores	Meios de Verificação	Hipóteses
<p><u>Propósito</u></p> <p>⇒ Administração Fiscal da PMPA modernizada</p>			
<p><u>Componentes</u></p> <p>1. Modelo de organização e de operação da “Secretaria Municipal da Fazenda”, incluindo a atenção ao contribuinte reestruturado.</p>	<p>- Cadastro único de contribuintes implantado;</p> <p>- Processos de cumprimento das obrigações tributárias pelos contribuintes simplificado;</p> <p>- Ao menos 90% dos contribuintes estão sendo atendidos em menos de 10 minutos.</p>	<p>- Relatórios de Progresso do Programa;</p> <p>- Estatísticas da Secretaria da Fazenda.</p>	
<p>2. Processos de declaração, arrecadação e cobrança reformulado.</p>	<p>- Adotados documentos de declaração mais simples e ampliado o sistema de informações aos contribuintes;</p> <p>- Ao menos 60% dos pagamentos são realizados por meios eletrônico;</p> <p>- Tempo de verificação de débito fiscais reduzido em 50%;</p> <p>- Prestação dos serviços ao público descentralizados e pelo menos 50% das solicitações de serviços realizados pelo telefone, correio eletrônico e fax.</p>	<p>- Relatórios periódicos da Secretaria da Fazenda;</p> <p>- Relatório de Progresso do Programa.</p>	
<p>3. Legislação Tributária Consolidada e proposta de revisão formulada.</p>	<p>- Legislação tributária municipal revisada e consolidada.</p>	<p>- Proposta encaminhada ao legislativo.</p>	
<p>4. Sistemática de fiscalização da SMF reformulada.</p>	<p>- Implantado novos métodos e instrumentos de ação fiscal;</p> <p>- Sistema SAS (Sistema Anti-Sonegação) implantado;</p> <p>- Computadores (notebook) adquiridos para utilização em trabalhos externos.</p>	<p>- Relatório mensal da Secretaria da Fazenda.</p> <p>- Relatório de Progresso do Programa.</p>	
<p>5. Contabilidade e controle financeiro reformulado.</p>	<p>- Sistema integrado de informação implantado com novos procedimentos padronizados do orçamento, contabilidade e execução financeira;</p> <p>- Implantado o novo modelo integrado de controle financeiro.</p>	<p>- Relatório da Secretaria da Fazenda;</p> <p>- Relatório de Progresso do Programa.</p>	

MARCO LÓGICO PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE			
Objetivos	Indicadores	Meios de Verificação	Hipóteses
Propósito ⇒ Prestação de serviços à população melhorada			
Componentes 1. Eficiência e a qualidade dos serviços prestados pelo DMAE melhorada.	- Conselho Deliberativo reformulado como órgão de regulação e controle; - Realizado o diagnóstico das condições atuais de prestação de serviços do DMAE e assinatura de acordo entre o DMAE e o Conselho; - Água não contabilizada reduzida a 30%; - Relação economia/empregados aumentada para 350.	- Relatório gerencial do DMAE ; - Relatório de Progresso do Programa; - Contrato de gestão assinado.	
2. SMAM fortalecida para prestar um melhor serviço à população.	- Técnicos capacitados para a fiscalização e o controle ambiental no âmbito municipal e equipamentos de controle de contaminação adquiridos.	- Relatórios do Progresso do Programa.	
3. Segurança viária para os pedestres e usuários do sistema de transporte melhorada.	- Cadastro de acidentes analisado e determinado os pontos críticos; - Realizado a auditoria dos pontos críticos do sistema viário; - Elaborado os projetos e realizada as correções necessárias; - Aquirido os equipamentos de sinalização..	- Relatórios de Progresso do Programa; - Estatísticas sobre acidentes, da SMT e da Secretaria Municipal da Saúde.	
4. Sistema de manutenção preventiva da malha viária implantado.	- Cadastro da malha viária concluído em fins de 2000; - Implantado o sistema de manutenção preventivo em meados de 2002; - Equipamentos adquiridos; - Realizado a manutenção preventiva em pelo menos 30% das vias em meados de 2003.	- Relatórios de Progresso do Programa.	
5. Plano diretor cicloviário elaborado.	- Concluído o Plano Diretor de Ciclovias de Porto Alegre.	- Relatórios de Progresso do Programa.	

MARCO LÓGICO			
PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE			
Objetivos	Indicadores	Meios de Verificação	Hipóteses
<u>Propósito</u> ⇒ Executar as obras viárias da Perimetral e de melhoramento da infraestrutura urbana			
<u>Componentes</u> 1. Obras viárias da Terceira Perimetral, incluindo corredores exclusivos para ônibus e as obras complementares, implantadas.	<ul style="list-style-type: none"> - Concluída até o final de 1999 o 1o. trecho da Perimetral, incluindo a canalização do arroio Cascatinha; - Concluída até o final de 2001 o 2o. trecho da Perimetral; - Concluída até o final de 2002 o 3o. trecho da Perimetral; - Concluídas até fins de 2002 as obras especiais de construção de pontes nas interseções das av. Ipiranga, av. Nilo Peçanha e Benjamin Constant e a passagem em desnível da av. Protásio Alves. 	Relatórios de Progresso do Programa Monitoramento do sistema de transporte realizado pela Secretaria de Transportes e pesquisas de campo.	As desapropriações e reassentamentos foram concluídas em tempo hábil.
2. Infra-estrutura básica implantada em locais selecionados pela comunidade através do OP.	<ul style="list-style-type: none"> - 8 km/ano de obra de melhoramento da infraestrutura básica, incluindo pavimentação, drenagem pluvial, água potável e em alguns casos com esgoto sanitário nas vias selecionadas pelo OP implantado durante os 5 anos de execução do Programa; - Custo de implantação das obras de melhoramento da infraestrutura básica reduzido. 	Relatório de Progresso do Programa;	

PROYECTO DE RESOLUCION

BRASIL. PRESTAMO /OC-BR AL MUNICIPIO DE PORTO ALEGRE
(Programa de Desarrollo Municipal de Porto Alegre)

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 Município de Porto Alegre como Prestatario, y la República Federativa del Brasil como Garante, para otorgarle al primero un préstamo destinado a cooperar en el financiamiento de un Programa de Desarrollo Municipal de Porto Alegre. Dicho financiamiento será por una suma de hasta setenta y seis millones quinientos mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$76.500.000), de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a las "Condiciones Contractuales Especiales" y a los "Plazos y Condiciones Financieras" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.