

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**BRASIL**

**PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO E INCLUSIÓN SOCIAL DE  
NITERÓI**

**(BR-L1055)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Eduardo Figueroa, (FMM/CBR), Jefe de Equipo; Jesús Navarrete (FMM/CBR); Mario Durán (FMM/CBR); Christophe Herniou (FMM/CBR); Fernanda Magalhães (FMM/CBR); Andréa Monferrari y Ludhiana Moreira, Asistentes de Proyecto.

## ÍNDICE

I.	MARCO DE REFERENCIA.....	1
A.	El Municipio y los Problemas Urbanos.....	1
B.	Estrategia del Municipio .....	4
C.	Estrategia del Banco y Lecciones Aprendidas en el Sector .....	5
D.	Estrategia del Programa.....	5
II.	EL PROGRAMA.....	6
A.	Objetivo .....	6
B.	Descripción.....	6
C.	Costo y Financiamiento .....	10
D.	Condiciones Financieras.....	10
III.	EJECUCIÓN DEL PROGRAMA.....	10
A.	Prestatario, Garante y Ejecutor.....	11
B.	Ejecución y Administración del Programa.....	11
C.	Adquisición de Bienes y Servicios .....	16
D.	Reconocimiento de Gastos .....	16
E.	Período de Ejecución y Calendario de Desembolsos .....	17
F.	Mantenimiento de las Obras .....	17
G.	Fondo Rotatorio y Auditoria Externa .....	17
H.	Seguimiento a la Ejecución .....	18
I.	Sistema de Gestión y Monitoreo .....	18
J.	Revisión de Medio Término y Revisión Final .....	18
IV.	VIABILIDAD DEL PROGRAMA .....	19
A.	Viabilidad Técnica .....	19
B.	Viabilidad Institucional .....	20
C.	Viabilidad Socioeconómica.....	20
D.	Análisis de Beneficiarios .....	22
E.	Viabilidad Financiera .....	22
F.	Impactos Ambientales y Sociales.....	25
G.	Resultados y Beneficios Esperados .....	26
V.	ASPECTOS ESPECIALES Y RIESGOS.....	26
A.	Aspectos Especiales .....	26
B.	Riesgos Principales.....	26

## ANEXOS

## ANEXO I

## MARCO LÓGICO

## DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS

Referencias electrónicas	
Datos socioeconómicos básicos Brasil	<a href="http://www.iadb.org/countries/home.cfm?language=spanish&amp;id_country=br">http://www.iadb.org/countries/home.cfm?language=spanish&amp;id_country=br</a>
Cartera en ejecución	<a href="http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1212768">http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1212768</a>
Programa tentativo de préstamos	<a href="http://opsgs1/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=BR&amp;L=SP">http://opsgs1/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=BR&amp;L=SP</a>
ANEXO II: Plan de Adquisiciones	<a href="http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1213602">http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1213602</a>
Información disponible en los archivos de CBRDOCS	<a href="http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1212794">http://idbdocs/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1212794</a>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

AC	Ahorro Corriente
B/C	Beneficio/Costo
CESI	Comité de Medio Ambiente e Impacto Social
CGM	Contraloría General del Municipio
CLIN	Compañía de Limpieza de Niterói
CTA	Control de Tráfico por Área
DAP	Disposición a Pagar
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental
EMUSA	Empresa Municipal de Vivienda, Urbanización y Saneamiento
FEEMA	Fundación Estadual de Medio Ambiente
FML	Facilidad en Moneda Local
GC	Gastos Corrientes
IBGE	Instituto Brasileño de Geografía y Estadística
IC	Ingresos Corrientes
IDH	Índice de Desarrollo Humano
IGP-DI	Índice General de Precios – Disponibilidad Interna
IPTU	<i>Imposto Predial e Territorial Urbano</i>
IQVU	Índice de Calidad de Vida Urbana
ISSQN	<i>Imposto sobre Qualquer Natureza</i>
LRF	Ley de Responsabilidad Fiscal
PBA	Plan Básico Ambiental
PCA	Plan de Control Ambiental
PDDT	Plan Director de Transportes y Tránsito
PEMAS	Plan Estratégico Municipal de Asentamientos Subnormales
PGM	Plan de Gobierno Municipal
PIC	<i>Public Information Center</i> – Centro de Información al Público
PMN	<i>Prefeitura</i> Municipal de Niterói
POA	Plan Operativo Anual
PTI	<i>Poverty Targeted Investments</i>
RA	Riesgo Alto
SECI	Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional
SMMARH	Secretaría Municipal de Medio Ambiente y Recursos Hídricos
TIRE	Tasa Interna de Retorno
UGP	Unidad Gerenciadora del Programa

**BRASIL**  
**PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO E INCLUSIÓN SOCIAL DE NITERÓI**  
**(BR-L1055)**

**RESUMEN DE PROYECTO**

Términos y Condiciones Financieras (1)				
<b>Prestatario:</b> Municipio de Niterói <b>Garante:</b> La República Federativa de Brasil <b>Organismo Ejecutor:</b> Municipio de Niterói			Período de amortización	25 años
			Período de gracia:	5 años
			Desembolso:	4 años
<b>Fuente</b>	<b>Monto</b>	<b>%</b>	Tasa de interés:	Variable
BID (CO)	26.470.000	60	Comisión de inspección y vigilancia:	0%
Local	17.660.000	40		
Otro/ Co-financiamiento			Comisión de crédito:	0.25%
Total	44.130.000	100	Moneda:	US\$
			Conversiones a Reales	FML
Esquema del Proyecto				
<p><b>Objetivo del proyecto:</b> El objetivo general es mejorar la calidad de vida de los residentes del municipio de Niterói mediante la ejecución de proyectos urbanos y sociales. Los objetivos específicos incluyen: (i) mejorar las condiciones de urbanización y saneamiento ambiental de barrios de bajos ingresos y ampliar la red de equipamientos y servicios sociales; (ii) mejorar las condiciones de movilidad, integración y seguridad en el transporte; (iii) apoyar la recalificación de zonas degradadas del centro de la ciudad; y, (iv) fortalecer la capacidad institucional de la <i>Prefeitura</i>.</p> <p><b>Condiciones contractuales especiales:</b>  <u>Previas al primer desembolso:</u> (i) la nominación del coordinador y de los tres profesionales para la UGP (§3.3); (ii) la obtención de las licencias previas de vecindad de las obras de la muestra (§3.18); (iii) la puesta en vigencia del Manual Operativo del Componente de Urbanización de Comunidades e Inclusión Social (§3.22); y (iv) la selección de la firma de auditores independientes (§3.4). <u>Previas a la licitación de las obras del Programa en una área específica:</u> aprobación del Plan de Control Ambiental (§3.19). <u>Previas al inicio de las obras del Programa en una área específica:</u> reasentamiento de las familias afectadas (§3.21).</p> <p><b>Otras condiciones financieras:</b>  De conformidad con lo descrito en el documento PR-3086-4 (PROCIDADES), con el fin de expandir las posibilidades de financiamiento para el Prestatario, las conversiones de los desembolsos y saldos adeudados en moneda local estarán sujetas a dos condiciones financieras adicionales a las establecidas en la FML: (i) la flexibilización de los perfiles de amortización de los desembolsos y saldos adeudados en moneda local y (ii) el precio basado en costos efectivos de financiamiento del Banco en caso que el Banco obtenga su financiamiento a través de la emisión de bonos (§2.12).</p> <p><b>El proyecto es coherente con la Estrategia del País:</b> Si [ X ]      No [   ]</p> <p><b>El proyecto califica como:</b>      SEQ[   ]      PTI [   ]      Sector [   ]      Geográfica [   ]      % de beneficiarios [   ]</p> <p><b>Adquisiciones:</b> Las adquisiciones de bienes y servicios relacionados y la contratación de servicios de consultoría estarán sujetas a las políticas y los procedimientos de licitación del Banco (§3.23).</p> <p><b>Fecha verificación del CESI:</b> 8 de septiembre de 2006.</p> <p><b>Excepciones a las Políticas del Banco:</b> Se solicita una dispensa a la aplicación de la cláusula de interrupción de la captación de financiamiento del Banco a que se refiere el párrafo 3.15 del Documento GN-2365-2 sobre Facilidad en Moneda Local (FML) de conformidad con lo descrito en el documento PR-3086-4 (PROCIDADES).</p>				
<p>(1) La tasa de interés, la comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia que se mencionan en este documento se establecen según lo dispuesto en el documento FN-568-3 Rev. El Directorio Ejecutivo puede modificarlas tomando en consideración los antecedentes existentes a la fecha, así como la respectiva recomendación del Departamento Financiero. En ningún caso podrá la comisión de crédito superar el 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia el 1% del monto del préstamo (*).</p> <p>(*) En lo que respecta a la comisión de inspección y vigilancia, en ningún caso el cargo podrá superar en un semestre dado el monto que resultaría de aplicar el 1% al monto del préstamo dividido por el número de semestres incluidos en el plazo original de desembolso.</p>				

## I. MARCO DE REFERENCIA

### A. El Municipio y los Problemas Urbanos

- 1.1 El municipio de Niterói situado al este de la *Baía de Guanabara* forma parte de la región metropolitana de *Rio de Janeiro*, encontrándose conurbado con los municipios vecinos de *São Gonçalo* y *Maricá*.<sup>1</sup> Posee una superficie de 134,5 km<sup>2</sup> y una población de 460.000 habitantes. La economía del municipio está fundamentada en el sector comercial y servicios, mismo que emplea al 70% de la población económicamente activa. La ciudad es un polo económico dinámico con buena infraestructura de servicios, teniendo como particularidad el ser ciudad empleadora de un contingente importante de habitantes de municipios vecinos y constituir una ciudad residencia para un sector de la población que trabaja en la ciudad de *Rio de Janeiro*. Se estima que diariamente 212.000 personas viajan desde y hacia *Rio de Janeiro*, 54% de los cuales lo hacen por vía terrestre cruzando el puente *Rio-Niterói*, mientras que el restante 46% se traslada usando los transbordadores marítimos *Rio-Niterói* y *Rio-Charitas*.
- 1.2 En general, el municipio presenta indicadores económicos y sociales por encima de la media nacional: el ingreso per cápita medio mensual es de R\$809, la alfabetización de adultos alcanza 96,45% y la esperanza de vida es de 73,5 años. Los indicadores de saneamiento básico son los mejores de la región metropolitana con 97% de cobertura de agua y 64,6 % de alcantarillado. Con 0,886<sup>2</sup>, es el municipio con el mayor Índice de Desarrollo Humano (IDH) del Estado de *Río de Janeiro* y el tercero del país.
- 1.3 A pesar de lo positivo de estos indicadores, el crecimiento urbano y poblacional de las últimas décadas ha generado un proceso de desarrollo desequilibrado, que ha impactado de forma desigual a las diversas zonas del municipio y la calidad de vida de sus moradores. El proceso se caracteriza por la expansión urbana acelerada en la región de *Pendotiba* y *Oceânica* y la pérdida de población de zonas antiguas consolidadas (especialmente la zona central de la ciudad). Este proceso también sufre la influencia de dos fenómenos correlacionados: la elitización de algunos barrios valorizados por inversiones de infraestructura, y la perifерización y concentración de población de bajos ingresos en “asentamientos subnormales” o *favelas* – generando estas últimas, un número significativo de bolsones de pobreza dentro de la ciudad, que afectan a más del 20% de la población. Se estima que en el año 2005, existían alrededor de 108 *favelas* con un

---

<sup>1</sup> [\(mapa 1 - conjunto de intervenções\)](#)

<sup>2</sup> Censo IBGE, 2000.

número aproximado de 32.000 familias, el 70% de las cuales se ubicaban por debajo de la línea de pobreza. Estos barrios se han concentrado casi de forma exclusiva en las regiones *Norte* y *Praias* de la *Baía*, mismas que acomodan al 79% de la población residente en asentamientos subnormales.

- 1.4 Las condiciones de vida en las *favelas* son totalmente contrastantes al resto de la ciudad. A modo de ejemplo, en el barrio de *Ititioca* (en la Región *Norte*), la población tiene en promedio un ingreso familiar menor a 3,2 salarios mínimos<sup>3</sup>. La tasa de alfabetización es 7 puntos inferior a la media municipal. El abastecimiento de agua por red cubre al 22,4% de los hogares y sólo 17,7% de estos están conectados a la red de alcantarillado. La tenencia de la tierra es irregular y los equipamientos urbanos sociales son inexistentes. Estas no son condiciones atípicas de estas áreas, si bien existen casos aún más críticos como el de la comunidad del *Morro do Céu*, que presenta condiciones insalubres y de riesgo singulares debido al relleno sanitario existente en su proximidad.
- 1.5 Ante la precariedad de estas condiciones, las autoridades han venido realizando diversos esfuerzos para atenderlas – si bien de forma puntual y desarticulada. Desde mediados de los 90, varias iniciativas han atendido las necesidades más críticas de algunas comunidades, reduciendo parcialmente su nivel de precariedad. Recientemente, estos esfuerzos han sido reforzados con la participación de la *Prefeitura* en el Programa Habitar Brasil-BID, que ha introducido un carácter integral a la atención de la problemática barrial, pero con un alcance de atención limitado a una sola comunidad - *Morro da Cocada*. La presente operación busca consolidar este enfoque integral de intervención y ampliar su cobertura de acuerdo con lo estipulado en el Plan Estratégico Municipal de Asentamientos Subnormales (PEMAS) del 2004.
- 1.6 Por otro lado, los cambios en la estructura socio-económica de la ciudad y su manifestación espacial también han impactado negativamente la calidad del sistema de transporte urbano. El sistema de transporte público es en general caótico, predatorio entre los operadores y sin integración entre las distintas modalidades de servicio, situación que provoca un aumento innecesario de los tiempos de viaje y del pasaje total pagado por los usuarios, con impacto negativo principalmente entre los grupos de menores ingresos. El sistema carece de mecanismos para atender la demanda creciente de los habitantes de *Niterói*, y en particular de los residentes de las *favelas*, quienes dependen del sistema colectivo para su movilización y se verían beneficiados por un servicio racionalizado de mejor calidad y con tarifas módicas.
- 1.7 El crecimiento poblacional acelerado de grupos de ingresos medio y alto en la región de *Pendotiba* y *Oceânica* ha empeorado los problemas de tránsito de la ciudad. El creciente número de vehículos atravesando la ciudad para alcanzar el núcleo metropolitano de *Rio de Janeiro* a través del puente *Rio-Niterói* ha agravado los congestionamientos e incrementado el riesgo de accidentes. El Puente *Rio-Niterói* tiene un tráfico actual de 135 mil vehículos diarios y funciona

---

<sup>3</sup> Salario mínimo (año 2000- último censo) =R\$220/mes.

a capacidad durante las horas pico, lo que sumado al alto tránsito regional que circula por las autopistas BR-101 y RJ-104, provocan el estrangulamiento y una recarga significativa de varios corredores viales de la ciudad.

- 1.8 El Plan Director de Transportes y Tránsito (PDTT), desarrollado en 2003, prevé la ampliación e integración de todas las modalidades de transporte, con prioridad para el transporte colectivo por autobús. El Plan procura un aumento de la movilidad y la accesibilidad mediante la implantación de vías exclusivas para autobuses y de nuevos corredores viales, eliminación de cuellos de botella y la construcción de terminales de trasbordo y de integración, incluyendo facilidades para incentivar los viajes por la hidrovía. Asimismo, el PDTT propone complementar estas obras mediante la modernización del sistema de semáforos con tecnología de Control de Tráfico por Área (CTA), además de la adopción de sistemas electrónicos de información y control operacional. Adicionalmente, en materia de transporte público se prevé la introducción del cobro por billetes electrónicos, la integración paulatina de las tarifas de los servicios municipales y la oferta de servicios diferenciados.
- 1.9 La zona del Centro también ha sido afectada por el desarrollo desequilibrado de la ciudad. En efecto, el proceso de despoblación del Centro, que se inicia a partir de los años 70, se ha acelerado en esta última década, impactando negativamente en su economía y contribuyendo al deterioro físico de los espacios públicos y el equipamiento urbano que lo conforman. La disminución de la población local, que pasó de 21.632 habitantes en 1991 a 17.852 en 2005 (una reducción del 17%), ha generado un alto número de viviendas vacías (2.875 en 2005) y una disminución importante en el comercio formal (236 comercios cerrados hasta el 2002). La despoblación de la zona también ha facilitado la degradación de los espacios públicos, con un incremento en los niveles de vandalismo y la proliferación de vendedores ambulantes. Se estima que actualmente existen más de 172 vendedores ambulantes en la zona. Para atender esta problemática, el gobierno municipal está concluyendo la elaboración de un Plan Maestro, mismo que el Programa aquí propuesto apoyará en la implantación de sus actividades estratégicas.
- 1.10 Institucionalmente, el municipio de Niterói es uno de los mejor estructurados y operados del país. Su condición, hasta 1974, de capital del Estado de *Rio de Janeiro* permitió equiparlo adecuadamente. El municipio tiene una larga tradición de planificación urbana (su primer plan urbano fue elaborado en 1940). El Plan Director Urbano actual fue aprobado en 1992 y fue revisado en 2004 para adecuarlo al *Estatuto das Cidades* ([IDBDocs-Link](#)). Para su administración el municipio cuenta con una Secretaría Ejecutiva y de Planificación, la Procuraduría General, la Contraloría General, 16 secretarías con responsabilidad sectorial, tres empresas municipales y Aguas de Niterói, empresa privada concesionaria del sistema de agua y alcantarillado.
- 1.11 Estas entidades, si bien tienen buena capacidad técnica y administrativa, en general necesitan mejorar su capacidad de planificación, modernizar sus sistemas de información y capacitar su personal. Este aspecto fue confirmado en el análisis

institucional realizado por el Banco, el cual propone el mejoramiento y actualización de los sistemas financieros y contables y el fortalecimiento de las capacidades de planificación y control interno, aspectos que serán abordados por el presente Programa.

## **B. Estrategia del Municipio**

- 1.12 La actual administración de la *Prefeitura* Municipal de Niterói (PMN) ha establecido como principio central, que la calidad de vida urbana implica la universalización del acceso habitacional digno a los bienes y servicios públicos, a la preservación ambiental y la revitalización de espacios de convivencia social y cívica. El actual Plan de Gobierno Municipal (PGM) se fundamenta en una planificación sistemática e integral y en la participación efectiva de la sociedad civil, con un horizonte al año 2020.
- 1.13 El PGM propone 13 programas estratégicos y estructurantes dirigidos a mejorar las condiciones de: saneamiento, drenaje, vivienda, inclusión social, educación, salud, tránsito y transporte, revitalización del centro, turismo, industria, medio ambiente, seguridad y fortalecimiento institucional. Para su implementación, el PGM propone unir los esfuerzos de los gobiernos federal, estatal y municipal con aquellos del sector privado, y asegurar financiamiento por parte de organismos internacionales. Con relación al financiamiento externo, el PGM propone una estrategia de intervención urbana de 8 años y una inversión total de US\$ 104 millones. La estrategia propuesta – que trasciende el mandato del actual gobierno contempla 2 etapas (de 4 años cada una).
- 1.14 Para el desarrollo de la primera etapa del PGM, se propone abordar la problemática habitacional, social y ambiental que afecta a las *favelas* de la ciudad. Para ello el PGM capitaliza la experiencia del municipio en el Programa Habitar Brasil-BID, el cual adopta un enfoque integral de mejoramiento barrial como política municipal. Las acciones estratégicas de la primera etapa constituyen las principales inversiones ha ser apoyadas por la presente operación.
- 1.15 En el ámbito del transporte urbano, y con fundamento en el PDTT, el municipio ha definido como prioridad el sistema de transporte público. El municipio busca mejorar el servicio de transporte colectivo para las áreas de población de bajos ingresos, atender la demanda de los corredores del centro hacia las áreas de mayor expansión urbana (Región *Oceânica* y *Pendotiba*) y fortalecer el terminal marítimo de transbordadores *Rio-Niterói* que funciona desde el barrio *Charitas*. Esta futura terminal de transferencia intermodal servirá de alivio a la saturación existente del Puente *Rio-Niterói*, y en forma simultánea, permitirá la disminución del flujo de vehículos privados atravesando el centro del municipio.
- 1.16 Otra prioridad municipal es continuar la implantación del programa municipal para revertir el proceso de deterioro del Centro. Este programa promueve acciones de preservación y rehabilitación de inmuebles y exenciones tributarias ya en curso por parte de la PMN. Adicionalmente, se encuentran en ejecución proyectos financiados por alianzas público-privadas, entre los cuales se destaca el centro de

convenciones, el *shopping cultural da Cantareira* y principalmente el denominado Camino Niemeyer<sup>4</sup>. El Programa aquí propuesto apoya y complementa las acciones integradas que el municipio ya viene desarrollando en estos sectores clave, y que están encaminadas a resolver los principales problemas que afectan el funcionamiento de la ciudad y la calidad de vida de sus ciudadanos.

## **C. Estrategia del Banco y Lecciones Aprendidas en el Sector**

- 1.17 El Programa propuesto cumple con las condiciones, requisitos, criterios de elegibilidad y sectores de inversión que se estipulan en el mecanismo crediticio de PROCIDADES<sup>5</sup>. La operación se construye sobre la experiencia del Banco en intervenciones urbanísticas multisectoriales tales como las realizadas en *Paraná Urbano I* (0917/OC-BR) y *II* (1405/OC-BR). El Programa capitaliza especialmente en la experiencia del Banco en mejoramiento integral de barrios y rehabilitación urbana, internalizando las buenas prácticas surgidas de proyectos tales como *Favela Bairro* (1241/OC-BR), *Habitar Brasil* (1126/OC-BR) y *Rehabilitación del Centro Histórico de Quito* (822/OC-EC). La lección principal se incorpora en el diseño mismo de la operación al enfocar integradamente las inversiones urbanas en los asentamientos irregulares y las acciones de asistencia social. Las lecciones también incluyen: (i) la importancia de la participación de la comunidad para garantizar la sostenibilidad de las mejoras urbanas; (ii) la participación activa de los ambulantes afectados en intervenciones en áreas centrales, a fin de encontrar soluciones consensuadas y económicamente viables, de modo que el proceso de su retirada sea percibido como permanente por los inversionistas privados; (iii) la necesidad de la participación de los afectados en la preparación del Plan de Reasentamiento y su financiamiento como parte integral del Programa; y (iv) la prioridad al tema de la tenencia de la tierra, cuya regularización proporciona a los beneficiarios la seguridad necesaria para realizar inversiones.
- 1.18 La implementación del Programa permitirá realizar avances en por lo menos cuatro de las áreas prioritarias del Banco para el país, a saber: (i) aumentar los niveles de inversión en infraestructura requeridos para mejorar la competitividad de los aglomerados urbanos; (ii) realizar inversiones en servicios sociales para los segmentos de la población con mayores carencias; (iii) implementar proyectos de saneamiento urbano; y (iv) fortalecer la gestión sectorial del gobierno municipal.

## **D. Estrategia del Programa**

- 1.19 La estrategia del Programa es atender integradamente el problema urbanístico, social y ambiental asociado al proceso de desarrollo desequilibrado que ha impactado la ciudad en las últimas décadas. Se proponen cuatro grupos de

---

<sup>4</sup> Se fundamenta en la valorización de edificaciones arquitectónicas proyectadas por el Arquitecto Oscar Niemeyer (Museo de Arte Contemporáneo, Plaza JK, Memorial Roberto Silveira, Centro Petrobrás del Cinema, Teatro Popular, Nuevo Terminal Hidroviario, Catedral Católica, Acuario, entre las principales).

<sup>5</sup> PROCIDADES (BR-L1043) es un mecanismo crediticio destinado al financiamiento de la gestión y obras de municipios en Brasil, actualmente en trámite para aprobación del Banco.

intervenciones. El primer grupo está dirigido a mejorar las condiciones de urbanización, habitación y acceso a servicios sociales básicos de *favelas*. El segundo se enfoca a brindar mayor seguridad, movilidad y eficiencia al transporte público. El tercero se orienta a acciones que buscan revertir el deterioro físico y económico de la zona del Centro. El cuarto grupo busca fortalecer la capacidad institucional de la *Prefeitura* en la prestación de servicios bajo su responsabilidad. El Programa se realizará de forma gradual y coordinada para asegurar la coherencia de las intervenciones y evitar molestias e impactos generalizados por la ciudad.

## II. EL PROGRAMA

### A. Objetivo

- 2.1 El objetivo general es mejorar la calidad de vida de los residentes del municipio de Niterói mediante la ejecución de proyectos urbanos y sociales. Los objetivos específicos incluyen: (i) mejorar las condiciones de urbanización y saneamiento ambiental de barrios de bajos ingresos y ampliar la red de equipamientos y servicios sociales; (ii) mejorar las condiciones de movilidad, integración y seguridad en el transporte; (iii) apoyar la recalificación de zonas degradadas del centro de la ciudad; y (iv) fortalecer la capacidad institucional de la *Prefeitura*.

### B. Descripción

- 2.2 El Programa contempla acciones y obras en la ciudad de Niterói y propone el desarrollo de los siguientes componentes:

1. **Urbanización de Comunidades e Inclusión Social “Comunidad Ciudadana” (US\$14,13 millones)**

- 2.3 Este componente financiará la inversión requerida para mejorar las condiciones ambientales y de habitación de áreas favelizadas de la ciudad y el acceso a servicios sociales básicos para su población. Para ello apoyará la provisión de un paquete de servicios compuesto por: (i) **infraestructura básica**, (ii) **servicios sociales** y (iii) **tenencia de la tierra**. El componente atenderá aquellas *favelas* habitadas por familias de bajos ingresos (predominantemente familias con ingresos por debajo de 3 salarios mínimos). Los servicios de infraestructura básica incluyen: agua y saneamiento, drenaje, pavimentación de calles, alumbrado público y recolección de basura. Los servicios sociales comprenden la construcción, reparación y/o readecuación de guarderías infantiles, centros comunitarios, equipamiento para servicios básicos de educación y salud, y áreas deportivas y recreativas. También se financiarán actividades de asistencia técnica y jurídica para asegurar la regularización de la tenencia de la tierra, incluyendo los trámites legales de registro y titulación de lotes, así como actividades de

desarrollo comunitario, de generación de empleo y de educación sanitaria y ambiental<sup>6</sup>.

- 2.4 El componente financiará la urbanización de 3 *favelas*, cada una con una población promedio de 838 familias, atendiendo a una población total de 6.608 habitantes. Las *favelas* elegibles fueron seleccionadas sobre la base de 5 criterios, a saber: (i) nivel socio-económico de familias residentes; (ii) carencias de infraestructura y servicios; (iii) viabilidad de urbanización y regularización de la tenencia de la tierra; (iv) nivel de consolidación de la comunidad (urbanística y social); y (v) localización (zonas prioritarias según planes de gobierno). Estos criterios permitieron identificar 18 *favelas* elegibles. Para definir la prioridad de intervención, se utilizaron los siguientes criterios adicionales: (i) disponibilidad de información de diagnóstico detallado y actualizado y (ii) nivel de riesgo ambiental mitigable. Para llevar a cabo esta selección se estableció una valoración lineal de los pesos asignados a cada criterio<sup>7</sup>. La mayor puntuación correspondió a los 3 asentamientos que se presentan en el Cuadro II.1.

Cuadro 2.1: Comunidades Priorizadas			
Asentamiento	Localización	No. Familias	No. Habitantes
<i>Vila Ipiranga</i>	Región Norte	1.723	4.394
<i>Capim Melado</i>	Región Pendotiba	416	820
<i>Morro da Cocada</i>	Región Norte	376	1.394
<b>TOTAL</b>		2.481	6.608

- 2.5 Los montos máximos aproximados de las inversiones por familia serán de US\$4.000 para comunidades con más de 500 familias, y US\$6.000 para comunidades con menos de 500 familias. Estos montos – que contemplan la provisión del paquete mínimo de infraestructura y servicios del Programa – fue definido sobre la base de una muestra representativa de barrios elegibles, compuesta por las comunidades de *Vila Ipiranga* y *Capim Melado*<sup>8</sup>. Los diseños de las obras de ambos proyectos están listos para su ejecución, y han contado con la activa participación de las comunidades siguiendo la metodología de participación comunitaria definida para el Programa<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> La lista completa de obras, bienes y servicios elegibles de financiamiento, así como las etapas de los procesos de regularización de tierras, se encuentra en el Manual Operativo del Componente Urbanización de Comunidades e Inclusión Social ([IDBDocs-Link](#)).

<sup>7</sup> La lista detallada de criterios tanto de elegibilidad como de priorización, así como la lista de comunidades elegidas y priorizadas se encuentran en el Manual Operativo del Componente Urbanización de Comunidades e Inclusión Social ([IDBDocs-Link](#)).

<sup>8</sup> Además de presentar las carencias típicas de los barrios elegibles, estas comunidades son también representativas en cuanto a las dimensiones de su población (que observa dos tipos de barrio; aquellos con más de 500 familias y aquellos con menos de 500). Los costos máximos definidos son reflejo de esta última dimensión.

<sup>9</sup> La Metodología de Participación Comunitaria es parte del Manual Operativo del Componente de Urbanización de Comunidades e Inclusión Social.

## 2. Transporte y Movilidad Urbana (US\$21,63 millones)

- 2.6 El componente integra acciones encaminadas a mejorar el sistema de transporte público de la ciudad, buscando específicamente: (i) disminuir los tiempos de viaje de las diferentes modalidades de transporte; (ii) reducir los costos de operación de los vehículos motorizados; (iii) disminuir el número de víctimas de los accidentes de tránsito; (iv) mejorar la accesibilidad para las personas con discapacidades físicas; (v) mejorar la conectividad e integración urbana entre los distintos sectores del municipio; (vi) mejorar los tiempos de viaje y cobertura del sistema de transporte colectivo modalidad autobús; y (vii) disminuir la contaminación del aire y el ruido.
- 2.7 El componente incluye dos sub-componentes: (i) **mejoramiento del sistema de transporte colectivo** y (ii) **modernización del sistema de semáforos**. Para el primero, el Programa financiará la ampliación e integración del sistema de transporte público por autobús, incluyendo la construcción de terminales de integración y la implantación de corredores para autobuses en carril exclusivo. La intervención principal del sub-componente es la creación del Corredor *Charitas-Piratiniga*<sup>10</sup>, que permitirá la integración operacional del servicio de barcas a la ciudad de *Rio de Janeiro*, tanto para los usuarios provenientes de autobuses, como aquellos que utilizan sus autos y estacionan en la terminal de transferencia. Dentro del segundo sub-componente el Programa financiará la implantación de un moderno sistema de semáforos del tipo Control de Tráfico por Áreas (CTA)<sup>11</sup> que permitirá el ajuste automático de la duración de las fases y la sincronización de los semáforos a la demanda en tiempo real. La muestra representativa de este componente corresponde al 70% del presupuesto total del mismo y consistió en la elaboración de los estudios detallados de demanda, funcional de tráfico y factibilidad económica del Corredor *Charitas-Piratiniga*, incluyendo el respectivo sistema de semáforos. Este corredor cuenta con los estudios ambientales y el respectivo proyecto ejecutivo. Todos los estudios técnicos se realizaron siguiendo los criterios del Banco, incluyendo la consulta pública y la política de reasentamiento.

## 3. Recalificación del Centro (US\$2,94 millones)

- 2.8 El Programa apoyará al municipio en la implementación del Plan Maestro<sup>12</sup> para la revitalización del centro de la ciudad. Este componente financiará obras consideradas estratégicas, que complementan los proyectos ya en marcha, para avanzar el proceso de revitalización de la zona. Las actividades del componente podrán incluir la reforma de plazas públicas, jardines y parques, a través de la implantación de mobiliario urbano, iluminación, arborización y su adecuación para la accesibilidad de personas con deficiencias físicas en la Plaza *Leoni Ramos*,

---

<sup>10</sup> Diseño muestra Componente Transporte y Movilidad (Urbaniza Corredor *Charitas Ipiranga*) ([IDBDocs-Link](#)).

<sup>11</sup> Diseño muestra Componente Transporte y Movilidad ([IDBDocs-Link](#)).

<sup>12</sup> Diseño muestra Componente de Recalificación del Centro ([IDBDocs-Link](#)).

Jardín *Sao Joao* y el *Parque das Aguas* (para todas estas obras se disponen de diseños ejecutivos y están listas para ser licitadas).

#### **4. Fortalecimiento Institucional (US\$2,17 millones)**

2.9 Este componente financiará las actividades de asistencia técnica orientadas a fortalecer la capacidad institucional de PMN para ejecutar las acciones del Programa y garantizar su gestión efectiva una vez concluido el mismo. Las actividades planteadas se fundamentan en el análisis de la capacidad de las secretarías y entidades responsables de la regulación de los servicios urbanos y la operación y mantenimiento de las obras del Programa. Se financiarán dos rubros principales: (i) **capacitación de personal y adquisición de equipo** y (ii) **estudios y consultorías**. El primer rubro financiará las actividades de fortalecimiento de:

- a) La Secretaría Municipal de Servicios Públicos, Transporte y Tránsito, concentrándose en la adquisición de software y capacitación del personal para mejorar y actualizar su capacidad en la gestión de tráfico, principalmente en la administración del sistema de semáforos y del sistema de transporte colectivo;
- b) La Empresa Municipal de Vivienda, Urbanización y Saneamiento (EMUSA), focalizando en su reorganización administrativa, la revisión de las bases para su gestión empresarial, implantación de sistemas integrados de gestión, compra de software, equipos informáticos y capacitación del personal en gerenciamiento de contratos y gestión de obras;
- c) La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Hídricos, enfocado en la reglamentación y consolidación del código municipal de medio ambiente y del sistema municipal de licenciamiento de actividades contaminantes, al igual que la provisión de equipos del sistema de información y control y capacitación del personal en funciones de fiscalización y licenciamiento ambiental;
- d) La Secretaría de Hacienda para apoyar su reorganización administrativa, elaboración de manuales de procedimientos, modernización del sistema de archivo de documentos; desarrollo e implantación de los sistemas integrados de finanzas, contabilidad, control de inventarios y bienes, tesorería y recaudación de tributos. Se adquirirán dos vehículos para apoyar el programa de re-catastramiento inmobiliario y fiscalización tributaria y equipos de informática. La capacitación incluye cursos de entrenamiento para funcionarios en la aplicación de los nuevos sistemas y capacitación en administración tributaria; y
- e) La Contraloría General del Municipio (CGM), apoyando su organización administrativa, al tratarse de una nueva unidad, complementando con cursos de capacitación en temas de control interno, incluyendo normas internacionales de auditoría y análisis de riesgo.

- 2.10 Como parte del segundo rubro, se financiará: (i) un estudio sobre mecanismos de legislación e instrumentos para redistribuir los beneficios de la recalificación del Centro y (ii) el montaje de un banco de datos inmobiliarios del Centro.

### C. Costo y Financiamiento

- 2.11 El costo total del Programa propuesto es de US\$44.13 millones que se distribuyen según fuente y categoría de inversión conforme cuadro a continuación.

Cuadro 2.2: Costo y Financiamiento (US\$ miles)				
Categorías	BID/OC	Local	Total	%
<b>I Ingeniería y administración</b>				
1.1 Unidad gerenciadora y supervisión de obras	2.485	545	3.030	6,9
1.2 Auditoria	145	32	177	0,4
<b>II Costos directos</b>				
2.1 Urbanización de comunidades	0	14.132	14.132	32,0
2.2 Transporte e movilidad urbana	19.630	2.000	21.630	49,0
2.3 Revitalización del Centro	2.335	600	2.935	6,7
2.4 Fortalecimiento institucional	1.875	291	2.166	4,8
<b>III Costos financieros</b>				
3.1 Comisión de Compromiso		60	60	0,2
3.2 FIV				
<b>Total</b>	<b>26.470</b>	<b>17.660</b>	<b>44.130</b>	<b>100,0</b>
%	60,0	40,0	100,0	

### D. Costo Financiero

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

### III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

#### A. Prestatario, Garante y Ejecutor

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

#### B. Ejecución y Administración del Programa

##### 1. La unidad ejecutora

- 3.2 El período de ejecución del Programa será de 4 años. La PMN ha conformado una Unidad Gerenciadora del Programa (UGP) directamente vinculada a la Secretaría Ejecutiva y de Planificación, la cual funcionó como unidad de preparación del Programa y será adecuada a las necesidades futuras de ejecución. La UGP desarrollará sus actividades en coordinación con los otros órganos de la PMN, incluyendo: (i) la Contraloría General; la Secretaría Municipal de Urbanismo, la Secretaría Municipal de Servicios Públicos, Transporte y Tráfico; y la EMUSA.
- 3.3 La UGP estará integrada por un coordinador y tres profesionales de la PMN, cada uno encargado de un componente específico, y que funcionarán como enlace de la UGP con cada una de las secretarías municipales, entidades y empresas involucradas en los diversos componentes. **La nominación del coordinador y de los tres profesionales para la UGP constituye condición previa al primer desembolso.**
- 3.4 La UGP contará también con una Comisión Especial de Licitaciones (nombrada por decreto por el *Prefeito*); una unidad de apoyo para los asuntos ambientales y sociales (integrada por el personal actual de la PMN), y un grupo de consultores de apoyo técnico, legal y administrativo para garantizar la ejecución satisfactoria del Programa. Asimismo, se contratará una empresa de auditores independientes para dictaminar el Programa en cuanto a los aspectos contable-financieros, técnicos y socio-ambientales y una firma consultora para realizar la supervisión de los proyectos y actividades financiados con recursos del Programa. **La selección de la firma de auditores independientes es condición previa al primer desembolso.**
- 3.5 La UGP tendrá como funciones principales la administración, planificación, supervisión y monitoreo general del Programa. Sus responsabilidades específicas incluyen: (i) coordinar la participación de las secretarías y entidades de la PMN en todos los aspectos relacionados a la presente operación; (ii) preparar los planes anuales de obras, verificando su elegibilidad; (iii) revisar y aprobar los proyectos y estudios; (iv) supervisar las obras y aprobar los estados de pago; (v) preparar los documentos de licitación y desarrollar el proceso hasta llegar a la adjudicación; (vi) elaborar contratos y verificar su cumplimiento; (vii) mantener los sistemas para la administración y pago de contratos y servicios; (viii) mantener los sistemas contables y financieros y su correspondiente estructura de control interno; (ix) mantener los sistemas de documentación y archivo; y (x) ser el

interlocutor del Banco en asuntos relacionados al Programa, responsabilizándose de mantener la información actualizada para que el Banco realice las revisiones de rutina y especiales.

- 3.6 La contratación y gerenciamiento de todas las obras (a excepción de las de saneamiento) y de los servicios para el componente de Fortalecimiento Institucional estará a cargo de la EMUSA<sup>13</sup>. Las demás secretarías municipales, en conformidad con sus atribuciones específicas, tendrán funciones de fiscalización de sus respectivos componentes.
- 3.7 Las obras de agua y saneamiento las ejecutará la empresa Aguas de Niterói, concesionaria privada de los servicios de agua potable y alcantarillado. Esta empresa asumirá los costos totales de dichas obras, así como la operación y mantenimiento de los sistemas.

## **2. Convenios**

- 3.8 Para la ejecución del Programa, la PMN ha firmado convenios con las siguientes entidades: (i) EMUSA y Aguas de Niterói, con la finalidad de realizar las obras y los servicios de mantenimiento y administración del Parque de las Aguas; (ii) EMUSA, con la finalidad de ejecutar las obras y realizar los servicios de mantenimiento contemplados dentro la urbanización de las comunidades beneficiarias y de las obras del componente de Recalificación del Centro; (iii) la Compañía de Limpieza de Niterói (CLIN), para realizar la recolección de basura y limpieza de calles en las comunidades beneficiarias; y (iv) la Fundación Estadual de Medio Ambiente (FEEMA) para habilitar a la Secretaría de Medio Ambiente de la PMN en licenciamiento ambiental.

## **3. Esquema de ejecución de los componentes**

- 3.9 Fueron elaborados proyectos ejecutivos y/o básicos avanzados que permiten la licitación de obras del componente de Urbanización de Comunidades e Inclusión Social en las comunidades de *Vila Ipiranga* y *Capim Melado*. En el componente de Movilidad y Transporte se dispone de proyectos ejecutivos para licitar las obras del corredor de autobuses *Charitas-Piratininga*. Para el componente de Recalificación del Centro fueron elaborados los proyectos básicos avanzados de la *Plaza Leoni Ramos*, *Plaza de Aguas* y se disponen de especificaciones técnicas de equipos y los términos de referencia de los servicios de consultoría para la contratación de bienes y servicios, así como estudios del componente de Fortalecimiento Institucional.

### **a) Ejecución del Componente Urbanización de Comunidades e Inclusión Social “Comunidad Ciudadana”**

---

<sup>13</sup> La EMUSA, es una empresa dependiente de la Prefectura, con atribuciones para contratar, construir y mantener las obras de infraestructura municipal (Evaluación SECI de EMUSA [IDBDocs-Link](#)).

- 3.10 Los detalles del proceso se encuentran en el Manual Operativo del Componente, en la sección “Ciclo de Preparación y Ejecución de Proyectos”. El proceso se aplicará en aquellas comunidades seleccionadas como elegibles de participación y de acuerdo al orden de priorización que fue definido siguiendo los criterios establecidos por el Programa. El proceso incluye las siguientes etapas:
- 3.11 **Preinversión.** La UGP, a través del coordinador del componente y su equipo técnico, procederá con la difusión del Programa en la comunidad seleccionada y el desarrollo de las primeras acciones de la organización comunitaria orientadas a la identificación de prioridades. Paralelamente, la UGP suscribirá convenios de participación con la asociación de moradores de la comunidad. Sobre la base de las prioridades identificadas por la comunidad y de los lineamientos contenidos en la sección de “Obras, Bienes y Servicios Elegibles” del Manual Operativo, la UGP preparará los términos de referencia para el diseño de los proyectos e iniciará el proceso de contratación.
- 3.12 **Diseño de Proyectos.** Esta etapa contemplará dos fases: anteproyecto y proyecto ejecutivo. Como parte de la primera, la firma contratada realizará el diagnóstico socio-económico detallado y actualizado de la comunidad a intervenir y la propuesta inicial de las posibles soluciones (urbanísticas y acciones de desarrollo social), con su dimensionamiento y costo estimado. La propuesta desarrollada será presentada a la comunidad para su consideración. Como parte de la segunda fase, la firma desarrollará el diseño ejecutivo del proyecto, mismo que incluirá las observaciones realizadas por la comunidad (si así convenido) y deberá tener la aprobación de los entes operadores de los servicios a ser implantados. Las actividades y programación de acciones de desarrollo social serán realizadas en forma paralela a las actividades del diseño de proyecto y serán realizadas por una firma consultora, o a través del personal técnico de la UGP. Solo se procederá con la ejecución de aquellos proyectos que respondan satisfactoriamente a los criterios contenidos en la sección “Criterios de Evaluación y Aprobación de Proyectos” del Manual Operativo.
- 3.13 **Ejecución de Proyectos.** Los proyectos de urbanización serán licitados de manera integral, de tal manera que un solo contratista se responsabilice por la realización de la totalidad de las obras<sup>14</sup>. Mientras que la UGP elabora los documentos de licitación, EMUSA y la Comisión Especial de Licitaciones realizarán el proceso de licitación y adjudicación de contrato. Paralelamente, se invitará a entidades precalificadas a la presentación de propuestas para la realización de las acciones de desarrollo social. Dichas acciones deberán ser iniciadas por lo menos treinta días antes del inicio de la ejecución de las obras. A la conclusión de las obras, se transferirá su operación y mantenimiento a las empresas responsables.
- 3.14 **Supervisión de Ejecución.** La supervisión de los proyectos de urbanización y de las acciones sociales del componente será realizada por la firma consultora que

---

<sup>14</sup> Excepto las obras de agua y saneamiento, dichas obras serán ejecutadas por la empresa Aguas de Niterói (§3.7).

será contratada para realizar la supervisión de los proyectos y actividades del Programa. La fiscalización de los proyectos será realizada por el equipo técnico responsable del componente.

- 3.15 **Operación y Mantenimiento.** La operación y mantenimiento de los servicios sociales serán responsabilidad de las secretarías correspondientes (i.e. guarderías y escuelas serán responsabilidad de la Secretaría de Educación; las cuadras deportivas de la Secretaría de Deporte). Los diseños de cada componente fueron realizados con la participación de la secretaría correspondiente, habiéndose utilizado diseños prototipo ya probados por las mismas, las que a su vez han proporcionado los presupuestos requeridos para su operación y mantenimiento.

**b) Ejecución de los Componentes de Recalificación del Centro y Transporte y Movilidad**

- 3.16 Para estos componentes las obras ya fueron pre-identificadas y se dispone de proyectos ejecutivos o básicos avanzados de la muestra. Adicionalmente, se dispone de borradores de sus respectivos pliegos de licitación. La contratación de las obras de ambos componentes será realizada por la EMUSA, para lo cual seguirá los procedimientos del Banco. La Secretaría de Servicios Públicos, Transporte y Tráfico acompañará las actividades del componente de Transporte y Movilidad y las Secretarías de Urbanismo y de Asistencia Social acompañará aquellas del componente de Recalificación del Centro. Dichas secretarías, coordinadas por la UGP, trabajarán con la EMUSA en la supervisión y apoyo operacional necesario de sus respectivos componentes.

**c) Ejecución del Componente de Fortalecimiento Institucional**

- 3.17 La EMUSA, a través de la Comisión Especial de Licitaciones, será la entidad encargada de contratar los bienes y servicios, adquirir los equipos y software y contratar las consultorías requeridas. La supervisión directa de los resultados de las consultorías estará a cargo de la EMUSA y de cada una de las secretarías involucradas en las acciones de fortalecimiento institucional. La UGP, en conjunto con la EMUSA y dichas secretarías involucradas, elaborará la programación anual de las acciones, coordinará y supervisará su ejecución para cumplir de forma oportuna con los objetivos del componente. Como parte del proceso de seguimiento de los resultados de las acciones de fortalecimiento de la Contraloría General del Municipio (CGM), al término del segundo año de ejecución del Programa, la empresa de auditoría externa, ha ser contratada, evaluará los resultados alcanzados y, de ser necesario, recomendará las medidas requeridas para mejorar el funcionamiento de la CGM.

**4. Aspectos ambientales y sociales**

- 3.18 La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Hídricos (SMMARH), de acuerdo con la legislación vigente, es la entidad facultada para emitir las licencias de vecindad para las obras cuyos impactos están circunscritos al municipio. Se realizaron consultas con el órgano licenciador del estado, Fundación Estadual de

Medio Ambiente (FEEMA), considerándose necesario la suscripción de un convenio entre la SMMARH y la FEEMA, legalizando esta delegación de competencias. El estudio de evaluación ambiental realizado confirmó que no se esperan impactos ambientales significativos. Se prevén únicamente impactos de carácter temporal y mitigables durante la construcción de las obras, las licencias de vecindad serían emitidas por la SMMARH. **La obtención de las licencias previas de vecindad de las obras de la muestra será condición previa al primer desembolso.**

- 3.19 Para la ejecución de las obras en cada intervención de la muestra representativa existe un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y su respectivo Plan de Control Ambiental (PCA) donde se detallan las medidas mitigadoras y su costo. **Dicho PCA formará parte del contrato de ejecución de las obras y deberá estar aprobado antes de la licitación de las mismas.**

## **5. Participación comunitaria y reasentamiento de familias**

- 3.20 La participación de la comunidad está asegurada en todo el ciclo del proceso de diagnóstico, diseño y ejecución de las obras en cada comunidad intervenida por el componente de Urbanización de Comunidades e Inclusión Social. La metodología de participación comunitaria adoptada por el Programa presupone movilización de la población en: (i) las acciones preliminares a ser realizadas por la Prefectura; (ii) análisis, estudios y diagnósticos; (iii) acompañamiento social de los diseños integrados, incluyendo el Plan de Reasentamiento; (iv) acompañamiento social en obras; y (v) evaluación ex-post participativa. Se instalarán en cada una de las comunidades oficinas locales que tendrán equipos multidisciplinarios de apoyo al proceso de reasentamiento, incluyendo el trabajo de comunicación social con las familias. El canal principal de participación comunitaria es el Comité de Representantes de las Comunidades que tiene por objeto ser el interlocutor entre la población directamente afectada y el municipio y al mismo tiempo articular la organización comunitaria en las fases de ejecución y post-ejecución buscando afirmar los intereses colectivos de las comunidades y los beneficios esperados con las obras de recuperación de *favelas*.
- 3.21 El Plan de Reasentamiento de Familias prevé las siguientes tres alternativas de relocalización a las familias afectadas tanto por el componente de Urbanización de Comunidades e Inclusión Social como por el de Transporte y Movilidad: (i) **construcción de nuevas viviendas**, la cual beneficiará las familias en el entorno inmediato de las comunidades afectadas por las obras de los distintos componentes del Programa, ubicándolas en nuevas viviendas que aseguren su bienestar y acceso a servicios e infraestructura social existentes; (ii) **reasentamiento monitoreado**, la cual consiste en reubicar a las familias afectadas en viviendas existentes en el mercado local y regional mediante la entrega de un bono inmobiliario para la compra de vivienda; y (iii) **reubicación independiente**, la cual consiste en la entrega de una compensación en efectivo, aplicable en casos excepcionales cuando los propietarios de pleno derecho presenten evidencia de su capacidad de conducir su propio proceso de

reubicación. **El reasentamiento de las familias afectadas por el Programa será requisito para el inicio de las obras civiles del mismo.**

## **6. El Reglamento y Manual Operativo**

- 3.22 La conceptualización del Programa y el diseño de los componentes se enmarcan dentro del contexto del mecanismo crediticio y cumple con el Reglamento Operativo General de PROCIDADES, aprobado por el Banco ([IDBDocs-Link](#)). Para asegurar la eficiencia y efectividad del componente de Urbanización de Comunidades e Inclusión Social, se ha elaborado un Manual Operativo. **La puesta en vigencia del Manual Operativo del Componente de Urbanización de Comunidades e Inclusión Social, en los términos previamente acordados por el Banco, será condición previa al primer desembolso.**

## **C. Adquisición de Bienes y Servicios**

- 3.23 Las adquisiciones de obras, bienes y servicios relacionados y la contratación de servicios de consultoría estarán sujetas a las políticas y los procedimientos de licitación del Banco. Cuando el costo estimado del contrato de obras sea mayor o igual a US\$10.000.000 y el costo del contrato de bienes y servicios sean mayor o igual a US\$500.000, dichas adquisiciones estarán sujetas a los procedimientos de licitación pública internacional. Los contratos de obras y los contratos de bienes cuyos costos estimados sean, respectivamente, igual o mayor a US\$500.000 e inferior a US\$10.000.000, e igual o mayor a US\$100.000 e inferior a US\$500.000, estarán sujetos a los procedimientos de licitación pública nacional. Los contratos de obras y los contratos de bienes cuyos costos estimados sean inferiores a US\$500.000 y US\$100.000, respectivamente, estarán sujetos a procedimientos de comparación de precios. Todos los contratos de consultoría por un monto equivalente a US\$200.000 o más estarán sujetos a publicidad internacional, en el caso de contratos de consultoría por un monto inferior a US\$500.000 la lista corta puede estar compuesta exclusivamente por consultores nacionales. Las contrataciones de obras, bienes y servicios se harán conforme al Plan de Adquisiciones presentado en el Anexo II ( [IDBDocs-LINK](#) ). Por tratarse de un ejecutor sin experiencia previa, la revisión de los documentos de soporte de las adquisiciones y contrataciones de bienes y servicios se hará en la modalidad ex-ante.

## **D. Reconocimiento de Gastos**

- 3.24 El PMN ha solicitado al Banco que se reconozca como contrapartida local del Programa gastos incurridos desde el 5 de diciembre de 2005 por un valor de hasta US\$8 millones, utilizados para la elaboración de consultorías de apoyo y desarrollo de los proyectos incluidos dentro del Programa. Los procedimientos utilizados en la selección y contratación de las mencionadas consultorías estuvieron de acuerdo con lo establecido en la legislación local.

**E. Período de Ejecución y Calendario de Desembolsos**

- 3.25 El siguiente cuadro presenta el cronograma de desembolsos previsto para el Programa durante sus 4 años de ejecución:

Cuadro 3.1: Cronograma de Desembolsos (US\$ miles)					
Fuente de Financiamiento	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	TOTAL
BID	8.000	10.000	6.000	2.470	26.470
LOCAL	8.000	6.000	2.000	1.760	17.660
TOTAL	16.000	16.000	8.000	4.130	44.130
%	36,2	36,2	18,2	9,4	100%

**F. Mantenimiento de las Obras**

- 3.26 Las obras de urbanización y recalificación urbana que sean construidas por el Programa serán mantenidas por la *Prefeitura* Municipal de Niterói a través de la EMUSA, la cual cuenta con la capacidad y recursos financieros para ello. El mantenimiento de las obras de agua y saneamiento será realizado por la concesionaria Águas de Niterói.
- 3.27 El prestatario se compromete a tomar las medidas necesarias para que las obras construidas con este Programa sean mantenidas de acuerdo a las normas técnicas generalmente aceptadas y a presentar al Banco anualmente y hasta 3 años después del ultimo desembolso del financiamiento, en el primer trimestre de cada año, un informe anual de mantenimiento. Si el Banco comprueba en los informes recibidos o en visitas de inspección del Banco que el mantenimiento no es el adecuado, el prestatario deberá tomar las medidas que considere necesarias para corregir las deficiencias encontradas.

**G. Fondo Rotatorio y Auditoria Externa**

- 3.28 Con el fin de proveer recursos en carácter de anticipo para la realización de las actividades financiadas con recursos del Banco, se creará, en conformidad con lo estipulado para las operaciones de PROCIDADES, un Fondo Rotatorio limitado al 10% del monto del préstamo del Banco. El ejecutor será responsable de la presentación al Banco del informe semestral sobre el Fondo Rotatorio dentro de los 60 días calendario del cierre de cada semestre.
- 3.29 Durante la ejecución del Programa, la UGP presentará anualmente los estados financieros auditados del Programa. La auditoria externa será efectuada por auditores independientes aceptables al Banco, de acuerdo con los requerimientos del Banco (Documentos AF-100 y AF-300), y en base a términos de referencia previamente aprobados por el Banco (Documento AF-400). Los estados

financieros auditados anuales del Programa serán presentados a los 120 días posteriores a la finalización del año fiscal. Los informes de auditoría de cierre del Programa, serán presentados dentro de los 120 días posteriores al último desembolso.

## **H. Seguimiento a la Ejecución**

- 3.30 El seguimiento de la ejecución del Programa se llevará a cabo por la Representación del Banco en Brasil. Para este fin, la UGP presentará al Banco, como parte del informe inicial, la versión final del Plan Operativo Anual (POA) para el primer año de ejecución y un cronograma detallado de ejecución del Programa. Además, la UGP presentará al Banco informes semestrales de avance de la ejecución, en los cuales reflejará el cumplimiento de los indicadores de “output” del Marco Lógico y de los Planes Operativos Anuales.
- 3.31 De acuerdo a lo dispuesto en el documento del mecanismo crediticio de PROCIDADES, la supervisión será flexibilizada basada en el ejercicio de análisis de riesgo, cuyos resultados para el Programa lo clasifican como de riesgo moderado-bajo<sup>15</sup>. La supervisión está prevista con la participación del proveedor de apoyo técnico a ser contratado por el Banco, para el cual se dispondrán de recursos del presupuesto administrativo de COF/CBR.

## **I. Sistema de Gestión y Monitoreo**

- 3.32 El Programa será implementado gradualmente y de forma coordinada. Para garantizar la efectividad de las acciones, el Programa implementará un sistema de seguimiento y evaluación bajo la responsabilidad de la UGP. Los indicadores estarán relacionados a: (i) el avance y cumplimiento de metas; (ii) el seguimiento de los proyectos; (iii) la evaluación del impacto de las acciones y proyectos; y (iv) la eficiencia y efectividad del Programa. Estos indicadores se presentan en el Marco Lógico del Programa (Anexo I)<sup>16</sup>. Hasta los 9 meses a partir de la suscripción del Contrato de Préstamo, el ejecutor se compromete a tener en funcionamiento un sistema de información con características y capacidad acordado con el Banco.

## **J. Revisión de Medio Término y Revisión Final**

- 3.33 La UGP preparará y enviará al Banco un informe de evaluación de medio término, a los 90 días contados a partir de la fecha en que se haya desembolsado el 50% de los recursos del préstamo o cuando hayan transcurrido 30 meses de ejecución, lo que ocurra primero. También preparará y enviará al Banco un informe de evaluación final, que servirá de insumo para el Informe de Terminación del Proyecto (PCR por sus siglas en Inglés: *Project Completion Report*), a los 90 días contados a partir de la fecha en que se haya desembolsado el 90% de los recursos del préstamo. Estos informes incluirán: (i) los resultados de

---

<sup>15</sup> Síntesis de la Evaluación de Riesgos ([IDBDocs-Link](#)).

<sup>16</sup> El marco lógico fue desarrollado sobre la base de un Taller que contó con la participación de los actores involucrados en el Programa y revisado por especialistas y consultores de las entidades participantes.

la ejecución financiera por componente; (ii) el cumplimiento de metas de los productos y resultados y avances de los impactos esperados, de acuerdo a los indicadores establecidos en el Marco Lógico del Programa; (iii) el grado de cumplimiento de los requisitos y especificaciones ambientales de obras, según lo establecido en el PCA respectivo; (v) el grado de cumplimiento de las tareas de operación y mantenimiento de las obras concluidas; (vi) una síntesis de impactos socio-ambientales incluyendo los informes sobre la ejecución del reasentamiento de familias; (vii) el grado de cumplimiento de los compromisos contractuales; y (viii) una síntesis de los resultados de todas las auditorías realizadas durante la ejecución del Programa. Una vez hayan sido aceptados por el Banco, estos dos informes de evaluación serán puestos a disposición del público a través de las páginas web de la PMN. Dichas evaluaciones serán llevadas a cabo por firmas consultoras, las cuales serán contratadas por la UGP y financiadas con recursos del préstamo.

#### **IV. VIABILIDAD DEL PROGRAMA**

##### **A. Viabilidad Técnica**

- 4.1 Las obras a ser financiadas por el Programa se consideran simples desde el punto de vista de ingeniería, no presentan dificultad especial de tipo técnico, ni en su construcción ni en su operación. Se trata de tecnologías ampliamente empleadas en la prestación de servicios de urbanización en general, sistemas de transporte urbano, drenaje de aguas lluvias, suministro de agua potable y recolección de aguas servidas. Se utilizarán tecnología y materiales apropiados para la región, con ventajas económicas y de construcción. Las viviendas a ser provistas a la población reasentada se ajustan a las mejores prácticas internacionales sobre vivienda para grupos de bajos ingresos y corresponden a soluciones costo-eficientes que satisfacen los requerimientos de las políticas de la PMN y del Banco.
- 4.2 La muestra de proyectos del programa incluye obras por US\$23,2 millones, equivalentes al 53% del valor total de las inversiones del Programa. Los proyectos de la muestra representativa fueron preparados de acuerdo con las normas y principios de la ingeniería generalmente aceptados y corresponden a alternativas de mínimo costo económico, técnicamente viables y ampliamente probadas en condiciones similares en el país. Los presupuestos tienen el detalle y respaldo apropiados. Los proyectos que conforman el primer grupo de obras, a ejecutarse al inicio del Programa, cuentan con diseños básicos avanzados, listos para licitar. Se dispone actualmente de anteproyectos del resto de las obras previstas en el Programa, previéndose en el presupuesto del mismo recursos para elaborar los diseños con el nivel de detalle que se requiere para la licitación y ejecución.

## **B. Viabilidad Institucional**

- 4.3 Se analizaron los principales aspectos relacionados con la capacidad institucional, técnica, administrativa y financiera de la PMN y de la EMUSA, incluyendo los de naturaleza operacional y de generación de información financiera y contable, utilizando la metodología del Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional (SECI). El análisis encontró algunas debilidades, principalmente relacionados a la desactualización de ciertas herramientas de planificación y sistemas contables y financieros, pero dado el sólido esquema organizacional de la PMN para la ejecución del Programa y las actividades de fortalecimiento institucional propuestas, no se prevén dificultades mayores en la ejecución satisfactoria de la presente operación.
- 4.4 Para atender la poca experiencia del municipio en la ejecución de programas de financiamiento internacional, la UGP contratará con recursos del Programa una consultoría especializada para apoyar los diferentes aspectos técnicos y operativos que demandará el Programa, incluyendo las actividades de programación y seguimiento de las obras y acciones, contabilidad y finanzas, aspectos legales y elaboración de informes financieros del programa, rendición de cuentas, y otros informes de seguimiento. En cuanto a la EMUSA, se estima que dicha instancia no tendrá dificultades, en cumplir con las atribuciones que se le atribuyen en el Programa.

## **C. Viabilidad Socioeconómica**

- 4.5 Se realizó una evaluación socioeconómica para cada una de las inversiones en la muestra de proyectos del Programa. La evaluación se basó en una comparación de los beneficios y los costos económicos en situaciones con y sin la intervención. Los beneficios del componente de Urbanización de Comunidades e Inclusión Social fueron calculados a partir de estimativas de valorización de inmuebles. Los beneficios del componente de Transporte, se calcularon a través de encuestas de disminución de tiempos de viaje y costos de operación de vehículos y estimativas de disposición a pagar (DAP). Los costos considerados para la evaluación fueron costos incrementales de inversión, operación y mantenimiento, imprevistos y acciones sociales (reasentamiento), valorados a precios de eficiencia.
- 4.6 Los beneficios del componente de Urbanización de Comunidades e Inclusión Social, fueron estimados a partir de la valorización de inmuebles esperada en el área de proyecto. El valor actual promedio de las viviendas es de R\$29.762 para *Capim Melado* y R\$19.853 para *Vila Ipiranga*. Con las mejoras urbanas programadas, se espera una valorización promedio de 97%, según se observó en proyectos similares como *Favela Bairro*, en la ciudad de *Rio de Janeiro* o en la *Cuenca de Una*, en la ciudad de *Belém*. El costo por familia, correspondiente a US\$4.000 para comunidades con más de 500 familias y a US\$6.000 para comunidades con menos de 500 familias, fue calculado tomando en cuenta las actividades desarrolladas en los dos barrios de la muestra representativa. La diferencia de inversión entre las comunidades se puede explicar en que ciertos

equipamientos sociales inciden más fuertemente sobre los costos unitarios de las comunidades con menos habitantes.

Cuadro 4.1: Análisis de Costo- Beneficio Económico						
Proyecto	Valor Presente Neto Económico (miles de R\$)				TIRE	B/C
	Beneficio	Inversión	O&M	Beneficio Neto		
<b>Urbanización de Comunidades</b>						
<i>Capim Melado</i>	9.024,6	6.368,4	577,7	2.078,6	27,7%	1,3
<i>Vila Ipiranga</i>	24.938,4	15.655,1	1.392,9	7.890,5	35,3%	1,5
<b>Recuperación del Centro</b>						
<i>Parque das Águas</i>	2.397,1	1.477,2	503,1	416,7	15,77%	1,21

- 4.7 Para el componente de Revitalización del Centro, el análisis fue específico para cada proyecto. En el caso del *Parque das Águas*, los beneficios se basaron en la disposición a pagar de los usuarios. La demanda al parque fue estimada en 145.924 visitas en el año de 2007, con un valor estimado de la DAP de R\$1,00 por persona. Para la recuperación de plazas se utilizó indicadores de costo-eficiencia, presentando los valores de R\$149/m<sup>2</sup> de inversión. Los resultados del análisis muestran que el Programa es viable económicamente con tasas internas de retorno económico superiores al 12%.
- 4.8 Se realizó un análisis de sensibilidad de los proyectos simulando variaciones en los beneficios esperados y los costos incurridos. Las simulaciones se hicieron variando los valores de los parámetros estimados. Dichos parámetros son el incremento en los valores de las viviendas, el valor de la disposición a pagar y costos. De acuerdo con el análisis efectuado, se encontró que los resultados de viabilidad son robustos. Los proyectos aceptan aumentos en costos entre 33% hasta 50% o reducción en beneficios esperados entre 23% hasta 47%. Para el caso del *Parque das Águas*, es necesario un incremento de 28% en la inversión o rebajar la DAP de unos 17% para que la Tasa Interna de Retorno (TIRE) sea de 12%.
- 4.9 Para el componente de Transporte y Movilidad, el Corredor *Charitas-Piratininga* fue evaluado desde el punto de vista económico con base en un enfoque de comparación de costos y beneficios económicos al pasar de la condición “sin intervención” a la condición “con intervención”. Entre los costos se consideraron los de inversión y mantenimiento del corredor. Los beneficios incluyeron ahorros en tiempos de viaje, ahorros en consumo de combustible y beneficios por reducción de la contaminación ambiental. Por limitaciones metodológicas y de información, hay otros beneficios que no fueron cuantificados monetariamente, tales como la reducción en los costos asociados a los accidentes de tránsito y el aumento en la productividad de los trabajadores.

- 4.10 Mediante el flujo de beneficios y costos anuales en un rango de 20 años, se determinó la relación beneficio/costo (B/C) y la TIRE. Se consideraron tres escenarios en función de los supuestos más rígidos o flexibles a la hora de estimar los beneficios. En el caso del escenario medio o probable no se contabilizaron los beneficios debidos a la disminución de la contaminación del aire. Adicionalmente, se realizaron análisis de sensibilidad considerando en un caso un aumento de 20% en los costos de inversión, en otro caso una disminución de 20% en los beneficios incrementales al pasar de la condición “sin intervención” a la condición “con intervención”, así como una combinación simultánea de estos dos efectos, pero considerando cambios del orden del 10%. Los resultados se resumen en el Cuadro

<b>Cuadro 4.2: Indicadores de Rentabilidad Económica del Componente de Transporte y Movilidad Urbana</b>					
	<b>B/C</b>	<b>TIRE (%)</b>	<b>Análisis de Sensibilidad TIRE %</b>		
			+20% costos	-20% beneficio	+10% costos y -10% beneficio
Escenario Conservador	2,75	43,8	36,2	34,8	35,6
Escenario Medio o Probable	4,03	62,9	53,2	51,2	52,3
Escenario Optimista	4,10	64,2	54,2	52,2	53,2

4.2.

- 4.11 Se obtuvo una rentabilidad económica del componente del 62,9% con una relación B/C de 4,03. Ambos indicadores reflejan una alta rentabilidad social de la inversión propuesta. Los análisis de sensibilidad realizados muestran que en el peor escenario la TIRE del componente sería de 34,8% y la relación B/C de 2,75. Los resultados del análisis de sensibilidad permiten confirmar la rentabilidad social de implantar el Corredor *Charitas-Piratininga* con prioridad para el servicio de autobuses.

#### **D. Análisis de Beneficiarios**

- 4.12 Esta operación no califica como un proyecto orientado a la reducción de la pobreza (PTI) y que promueve la equidad social (SEQ), dado que el porcentaje de beneficiarios de bajos ingresos es de 29,8%. A pesar de ello, el Programa trae beneficios para las poblaciones de menores ingresos, a través de la mejoría de las condiciones urbanísticas, de habitabilidad y acceso a servicios sociales de las *favelas*. Además, contribuirá al desarrollo de un sistema de transporte público más robusto y eficiente, traducándose en beneficios para las poblaciones de menores ingresos, a través de un mejor acceso a los distintos servicios sociales disponibles y nuevas oportunidades de empleo gracias a una mayor y mejor movilidad.

#### **E. Viabilidad Financiera**

- 4.13 La situación financiera de la *Prefeitura* Municipal de Niterói (PMN) se evaluó considerando tres aspectos: (i) la ejecución presupuestaria del período 2001 a 2005; (ii) los requisitos de la Ley de Responsabilidad Fiscal (LRF); y (iii) las proyecciones financieras para el periodo 2006-2015.

- 4.13 La ejecución presupuestaria de la PMN muestra un manejo financiero adecuado. En 2005 tuvo Ingresos Corrientes (IC) por un monto de US\$226,8 millones apuntando un incremento de 2,6% con relación a 2001, mismo con la Recaudación Tributaria disminuyendo un 2%. Sin embargo, el impuesto sobre servicios se incrementó 27,4% y el impuesto a la propiedad 1,1%. En contraste, las tasas disminuyeron 31,2%. Las transferencias del Estado se mantuvieron estables, mientras que las de Gobierno Federal aumentaron en un 33,4%. En el período, los Ingresos Tributarios correspondieron a 38,9% de los IC mientras que las Transferencias del Estado fueron 18,2% y las del Gobierno Federal 21,4%. Los Gastos Corrientes (GC), que en 2005 sumaron US\$211,2 millones, se incrementaron un 2,9% en el período. Los Gastos con personal – se incrementaron un 9% entre 2001 y 2005 – para el período suman US\$542,3 millones, representando 54% de los GC. El Ahorro Corriente (AC), que en 2005 fue de 6,9%, se mantuvo básicamente estable y el Ahorro Neto, de 5,7% en 2005 tuvo comportamiento similar. Los Gastos de Capital, por US\$56,7 millones en el quinquenio se financiaron básicamente con recursos propios, visto que los Ingresos de Capital sumaron solamente US\$6,2 millones. Durante el período la PMN viene cumpliendo con los indicadores de la Ley de Responsabilidad Fiscal (LRF) como demuestra el siguiente cuadro.

<b>Cuadro 4.3: Indicadores del Cumplimiento de la LRF</b>		
	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Gastos Totales de Personal	42,78%	43,67%
Límite Prudencial 95%	54%	54%
Límite Legal	51,3%	51,3%
Operaciones de Crédito	0,13	0,0
Límite definido por el Senado p/ Oper. Int y Externas	16%	16%
Límite definido por el Senado p/ Operaciones por adelanto de IC	7%	7%
Garantía de valores	0,0%	0,0%
Límite definido por el Senado	22%	22%
Deuda Consolidada Neta	8,67%	7,39%
Límite Legal <sup>17</sup>	120%	120%

- 4.14 El análisis de los Estados de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2005 indican que la PMN tiene disponibilidad de US\$18,9 millones comparado a un Pasivo Financiero de US\$12,5 millones. Inclusive considerando que parte de estos son recursos atados al Fondo de Previdencia, la situación de liquidez se estima holgada. Las Cuentas por Pagar disminuyeron de US\$30 millones en 31 de diciembre de 2001 para US\$5,2 millones en igual fecha de 2005. El Pasivo de

<sup>17</sup> 120% del Ingreso Corriente Líquido.

Largo Plazo que sumaba US\$58,1 millones en diciembre de 2001, fue de US\$34,6 millones a fines de 2005. Las operaciones internas bajaron de US\$28,2 para US\$12,5 millones y las externas de US\$19 para US\$9,1 millones.

- 4.15 Con la finalidad de evaluar la capacidad de la PMN en aportar los recursos de contraparte y solventar el servicio de la deuda del préstamo del Banco, se elaboraron proyecciones financieras para el horizonte 2006-2015 en dólares constantes de diciembre de 2004. Los supuestos básicos fueron los siguientes: (i) PIB del país se incrementa 3,5% en 2006 y 4% al año de 2007 en adelante; (ii) los ingresos por concepto del *Imposto sobre Qualquer Natureza* (ISSQN) se incrementan 5% en 2006, 2% en 2007, y 2,25 en adelante; (iii) el *Imposto Predial e Territorial Urbano* (IPTU) se incrementa 5,4% en 2006 – resultado de las acciones de actualización de catastro ya en andamio - y 1% de 2007 en adelante; (iv) las Transferencias del Estado y del Gobierno Federal siguen la tasa de incremento del PIB; (v) los Gastos de personal se incrementan 4% en 2006 y 2% en adelante, efecto de las promociones y aumento de cuadro de personal; (vi) los gastos con servicios de terceros se incrementan 5% en 2006, 4% en 2007 y 2% en adelante; y (vii) los gastos con materiales de consumo suben un 5% en 2006 y 2007, incrementándose de ahí en adelante un 4% al año. Las Cuentas por Pagar equivaldrían a 5% de los Gastos Corrientes del año.
- 4.16 Las proyecciones financieras indican que la PMN lograría mantener en el período 2006-2011 un Ahorro Corriente promedio de 9,2% y Ahorro Neto de 8,6%. En el período 2012-2015 los Ahorros serían respectivamente de 11,5% y 10,9%. El Resultado Presupuestario se mantendría positivo a lo largo de todo el período proyectado. Además del presente Programa, la PMN lograría aún ejecutar otras obras por un monto de US\$182 millones y hacer inversiones financieras por un valor de US\$32,8 millones en el período 2006-2015. Manteniendo los supuestos básicos de las proyecciones, se estima que la PMN podría aportar la contrapartida al Programa y hacerse cargo del servicio de la deuda resultante del préstamo del Banco. Asimismo, el cálculo de los indicadores señalan en el sentido de que la PMN cumpliría con los requisitos de la LRF.
- 4.17 Inclusive considerando que la EMUSA recibiría recursos de la PMN para solventar los costos de ejecución de las obras y para mantenerlas, se realizó una evaluación de la situación financiera de la empresa para el período 2003-2005. En este período, se verificó que la empresa logró solventar 49% de sus gastos con recursos originarios de sus ingresos propios, generando un resultado positivo de US\$3,5 millones.
- 4.18 Los Estados de Situación Financiera muestran que en el cierre del año 2005 la EMUSA tendría Exigibilidades de Corto Plazo por US\$864 mil (US\$310 mil en igual fecha de 2003) y un disponible de US\$927 mil (US\$337 mil en igual fecha de 2003). Las deudas de Largo Plazo sumaban solamente US\$97 mil (34 mil en Diciembre de 2003). Su Patrimonio Neto en esta fecha era de US\$1.186 mil (US\$520 mil en 31 de diciembre de 2003). Por lo arriba indicado, se estima que la EMUSA tiene una situación financiera razonable y que su viabilidad financiera es asegurada por los traspasos que recibe de la PMN.

## **F. Impactos Ambientales y Sociales**

- 4.19 El Comité de Medio Ambiente e Impacto Social (CESI) en sesión del 24 de marzo, 2006 recomendó, conforme propuesto por el equipo de proyecto, realizar un estudio de análisis ambiental estratégico y enviar para conocimiento del Comité el Informe de Proyecto y el ESMR respectivo, los cuales fueron aprobados en reunión del 8 de septiembre, 2006.
- 4.20 Las obras del Programa están dirigidas a mejorar las condiciones sociales, económicas y ambientales de la ciudad en general y de los moradores de *favelas* de manera preferencial, en consecuencia los impactos sociales y ambientales serán positivos. Estos impactos positivos incluyen mejoras en: (i) las condiciones sanitarias, de salud pública y accesos a servicios, en especial para los residentes en las áreas de los asentamientos subnormales priorizados; (ii) la calidad ambiental urbana y los sitios de recreo en el centro de la ciudad; y (iii) la calidad y seguridad del transporte colectivo. Otro impacto positivo será la disminución de familias que se encuentran viviendo en zonas de riesgo dentro de los barrios a intervenir.
- 4.21 La implantación de las obras del Programa producirá impactos negativos temporales y moderados comunes en el tipo de intervenciones de mejoría de barrios y movilidad urbana. Los principales impactos incluirán: (i) alteraciones de tránsito y de acceso de pedestres en donde se implanten redes de agua y alcantarillado; (ii) generación de ruido y polvo de las obras de ingeniería; y (iii) expropiación y relocalización de familias y comercios de pequeño porte debidos a la ampliación de la avenida *Francisco da Cruz Nunes* (Corredor Transporte Colectivo *Charitas – Piratininga*). Para mitigar los impactos de la construcción de las obras se preparó el Plan Ambiental de Control de Obras, que forma parte del Plan Básico Ambiental (PBA). Será obligatorio incluir las acciones de supervisión ambiental dentro de la supervisión de obras prevista para el Programa y la inclusión de cláusulas ambientales en los contratos de construcción a ser celebrados por la EMUSA con las empresas constructoras. El principal impacto social negativo del Programa está relacionado al desplazamiento de familias de bajos ingresos y comerciantes de subsistencia básica debido a la ampliación de la avenida *Francisco da Cruz Nunes*. El Programa incluye opciones de indemnización y reasentamiento consistentes con la Política OP-710.
- 4.22 *Proceso de consulta y participación:* La preparación del Programa ha sido de manera integral, participativa e interactiva. Se ha dado prioridad al proceso de consulta con la comunidad afectada, estableciendo mecanismos de participación de la población residente e interesada, desde la etapa de diagnóstico y selección de alternativas, en el marco de la Evaluación Ambiental y de la formulación del Plan de Reasentamiento, el proceso forma parte del Manual Operativo del Programa.
- 4.23 El estudio de Evaluación Ambiental del Programa fue colocado a disposición del público el 20 de abril del 2006 y en el PIC del Banco en 30 de agosto de 2006. Los estudios ambientales específicos fueron sometidos a la autoridad ambiental

municipal de Niterói a partir de mayo de 2006. El 4 de mayo 2006 fue realizada la audiencia pública para discusión del Estudio Ambiental del Programa.

## **G. Resultados y Beneficios Esperados**

- 4.24 La ejecución del Programa generará beneficios sociales, urbanísticos y ambientales a la ciudad de Niterói. Los beneficiarios serían los habitantes de la ciudad de Niterói en general y en particular los habitantes de las *favelas* y del Centro de la ciudad atendidos por el Programa. Los resultados específicos incluyen: (i) mejora de las condiciones ambientales y de habitación de 2.515 familias de bajos ingresos que actualmente radican en 3 áreas favelizadas, mejorando también su acceso a servicios sociales básicos y regularizando su situación de tenencia de tierra; (ii) mejora de las condiciones de movilidad y seguridad del transporte público de la ciudad con ampliación de la cobertura del sistema por autobús y mejor uso de la infraestructura vial (estas condiciones reducirán costos de transporte, tiempos de viaje y riesgo de accidentes, así como ofrecerán mejores condiciones de acceso para peatones, ciclistas y personas con discapacidades físicas, teniendo un impacto especial en la movilidad de la población de menores recursos); y (iii) la inversión pública estratégicamente ubicada en el Centro incentivará la inversión privada en la vivienda y redinamizará el comercio local y, en el mediano plazo, aumentará los ingresos fiscales del municipio.

## **V. ASPECTOS ESPECIALES Y RIESGOS**

### **A. Aspectos Especiales**

- 5.1 Plazos para licitación de obras y servicios. La legislación del Estado determina la necesidad de aprobación ex-ante de los procesos de licitación superiores a R\$1.5 millones por parte del Tribunal de Cuentas del Estado. Experiencias anteriores, incluyendo proyectos financiados por el Banco, indican que los procesos de análisis superan los 6 meses antes de su aprobación. Este período afectará significativamente el calendario de obras. Se están tomando providencias con dicho Tribunal para encontrar un mecanismo que agilice el proceso.

### **B. Riesgos Principales**

- 5.2 El Programa presenta riesgo moderado para su ejecución, resultado de algunas deficiencias en su desarrollo institucional, en especial la falta de integración entre sistemas financieros y contables. Para mitigar estos riesgos, el Programa ha destinado recursos para el fortalecimiento institucional de la PMN, principalmente dirigidos a mejorar los sistemas de gestión, modernizar los equipos y capacitar al personal.
- 5.3 Otro riesgo potencial está relacionado al posible cambio de administración debido a las elecciones municipales que tendrán lugar en noviembre del 2008. Este riesgo es mitigado por la amplia participación de la sociedad civil en la administración de la ciudad. Igualmente, el interés existente de los moradores de los barrios a ser

beneficiados y otros usuarios, se mantiene presente, gracias a la divulgación que ha tenido el Programa y el carácter participativo del diseño de las intervenciones barriales.

**BRASIL**  
**PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO E INCLUSIÓN SOCIAL DE NITERÓI**  
**(BR-L1055)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

**MARCO LÓGICO**

OBJETIVOS	INDICADORES	LÍNEA DE BASE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<b>FINALIDAD</b> Contribuir a mejorar la calidad de vida de los residentes en el municipio de Niterói.	<b>IMPACTOS</b> Al final del Programa: 5% de incremento de los cuatro indicadores (educación, ingresos, ambiental y habitacional) del Índice de Calidad de Vida Urbana (IQVU) del municipio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>IQVU (datos de 2007 se encuentran en procesamiento).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluación final del Programa.</li> </ul>	
<b>PROPOSITO</b>  Mejorar las condiciones de urbanización y saneamiento ambiental de las <i>favelas</i> y ampliar el acceso de su población a servicios sociales básicos.  Mejorar las condiciones de movilidad, integración y seguridad del sistema de transporte de la ciudad.	<b>EFFECTOS DIRECTOS</b> Al final del Programa: <ul style="list-style-type: none"> <li>100% de residentes de <i>favelas</i> atendidas por el Programa con acceso a por lo menos tres servicios básicos (dos de infraestructura y uno social).</li> <li>50% de incremento del valor de mercado de las viviendas en las <i>favelas</i> atendidas (muestra piloto).</li> <li>3900 familias beneficiarias con situación de tenencia de la tierra regularizada en las <i>favelas</i> intervenidas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>20%; 2006.</li> <li>R\$ 19.800 en <i>Vila Ipiranga</i> y R\$ 29.800 en <i>Capim Melado</i>; 2006.</li> <li>0 familias; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluación final del Programa.</li> <li>Informes de seguimiento del Programa.</li> <li>Informes de EMUSA y Evaluación final del Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La no-objeción de licitaciones por parte del Tribunal Superior de Cuentas no interfiere con los cronogramas de obras.</li> <li>La participación y coordinación institucional entre entidades del municipio se mantiene.</li> <li>La voluntad política de continuar el Programa se mantiene tras las elecciones municipales del 2008.</li> </ul>

OBJETIVOS	INDICADORES	LÍNEA DE BASE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
Apoyar la recalificación de zonas degradadas del Centro.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento en un 47% de la velocidad media de los autobuses en los corredores exclusivos.</li> <li>Mínimo 3 áreas públicas reformadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>17km/h; 2005.</li> <li>0; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de NITTRANS.</li> <li>Evaluación final del Programa.</li> </ul>	
<b>1. URBANIZACIÓN DE COMUNIDADES</b>				
<b>1.1 Infraestructura básica en comunidades intervenidas</b>	<p>Al final del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>100% de los residentes de <i>favelas</i> atendidas por el Programa tienen acceso de servicio regular de agua.</li> <li>100% de los residentes de <i>favelas</i> atendidas por el Programa con conexión domiciliaria de alcantarillado.</li> <li>100% de calles de las <i>favelas</i> atendidas por el Programa pavimentadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>86%; 2006.</li> <li>73%; 2006.</li> <li>30%; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluación final del Programa.</li> <li>Informes de progreso del Programa.</li> <li>Informes de EMUSA.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se tiene el interés y el apoyo por parte de las comunidades intervenidas.</li> <li>Las instituciones gubernamentales involucradas en el componente participan eficaz y oportunamente.</li> </ul>
<b>1.2 Servicios Sociales</b>	<p>Al final del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5 guarderías públicas y colegios atendiendo a 150 niños y funcionando en las comunidades participantes del Programa.</li> <li>5 centros comunitarios atendiendo a 150 personas/mes funcionando en las comunidades participantes del Programa</li> <li>5 equipamientos de deporte y/o recreación funcionando en las comunidades participantes del Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 unidades; 2006.</li> <li>0 unidades; 2006.</li> <li>0 unidades; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de Evaluación Final del Programa.</li> <li>Informe de Evaluación Final del Programa.</li> <li>Informe de Evaluación Final del Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las instituciones gubernamentales involucradas en la provisión de servicios sociales participan eficaz y oportunamente.</li> </ul>

OBJETIVOS	INDICADORES	LÍNEA DE BASE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<b>2. TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA</b>				
<b>2.1 Mejoramiento del sistema de transporte colectivo</b>	Al final del Programa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 terminales construidos.</li> <li>• 5 nuevos corredores habilitados.</li> <li>• 30 Km de vías exclusivas de autobuses completados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 terminal; 2006.</li> <li>• 0 corredores; 2006.</li> <li>• 0 km de vías exclusivas; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informes de la Secretaría de Tráfico del Municipio de Niterói.</li> <li>• Índice de oferta de servicios públicos (IDS-O) y encuesta de opinión hogares.</li> <li>• Informe de Evaluación Final del Programa.</li> </ul>	
<b>2.2 Mejora del sistema de semáforos</b>	Al final del Programa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 60 nuevos controladores semafóricos y lazos de puntuación instalados (CTA).</li> <li>• 1 Centro de control semafórico centralizado instalado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 105 controladores Año Base: 2005.</li> <li>• 1 unidades; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informe de Evaluación Final del Programa.</li> <li>• Informe Anual Secretaría. de Urbanismo.</li> </ul>	
<b>3. RECALIFICACION DEL CENTRO</b>				
<b>3.1 Mejoras en la infraestructura urbana</b>	Al final del Programa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 espacios públicos reformados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0 espacios reformados; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informe de Evaluación Final del Programa.</li> </ul>	

OBJETIVOS	INDICADORES	LÍNEA DE BASE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<b>4. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL</b>				
<b>4.1 Capacitación de personal y adquisición de equipo</b>	Al final del Programa: <ul style="list-style-type: none"> <li>4 programas de capacitación especializada para el personal de las secretarías y empresas municipales involucradas en la ejecución del Programa realizados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 programas; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de Evaluación final de Programa.</li> </ul>	
<b>4.1.1 Reorganización administrativa Secretaría de Hacienda</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantación del sistema integrado de finanzas, contabilidad, inventarios, tesorería y recaudación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 sistemas; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de evaluación intermedia del Programa.</li> </ul>	
<b>4.1.2 Organización de la Contraloría General del Municipio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contraloría constituida y en funcionamiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>0; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de evaluación intermedia del Programa.</li> </ul>	
<b>4.2 Estudios y consultorías</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Estudios y consultorías de apoyo técnico realizados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 Estudios; 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de Evaluación final de Programa.</li> </ul>	