

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BRASIL

PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO INTEGRADO DEL MUNICIPIO DE CAMPO GRANDE – VIVA CAMPO GRANDE II

(BR-L1422)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Jason Hobbs (FMM/CBR), Jefe de Equipo; Paulo Carvalho (TSP/CBR), Jefe de Equipo Alterno; Robin Rajack y Patricio Zambrano-Barragan (IFD/FMM); Denise Levy y Christopher Johnson (VPS/ESG); Marcos Teixeira (PDP/CBR); German Zappani (FMP/CBR); Guillermo Eschoyez (SGO/CBR); Paloma Alameda (SPD/SDV); Pollyane Alves (FMM/CBR); Luiz Galli, Raul Cisternas, Marcilio Neves y Camila Maleronka, Consultores (IFD/FMM); Mario Andrade y Vicente J. Molés, Consultores (CSC/CBR); Ida Fernández, Marina Massini y Dianela Avila (IFD/FMM).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá u reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS	2
A. Antecedentes, Problemática y Justificación.....	2
B. Objetivos, Componentes y Costo	9
C. Indicadores Claves de Resultados	10
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	11
A. Instrumentos de Financiamiento.....	11
B. Riesgos Ambientales y Sociales.....	12
C. Riesgos Fiduciarios	12
D. Otros Riesgos del Proyecto y Aspectos Especiales	13
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN	13
A. Resumen de los Arreglos de Implementación	13
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	16

ANEXOS

Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) – Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS

REQUERIDOS

1. [Plan de Ejecución Plurianual \(PEP\)](#)
2. [Plan Operativo Anual \(POA\)](#)
3. [Plan de Monitoreo y Evaluación \(PME\)](#)
4. [Informe de Gestión Ambiental y Social \(IGAS\)](#)
5. [Plan de Adquisiciones \(PA\)](#)

OPCIONALES

1. [Estudios de Viabilidad Económica del Componente I](#)
[Estudios de Viabilidad Económica del Componente II](#)
2. [Informe de Evaluación Ambiental \(IEA\)](#)
3. [Plan de Gestión Ambiental y Social \(PGAS\)](#)
4. [Reglamento Operativo del Programa \(ROP\)](#)
5. [Análisis de las Condiciones Socioeconómicas del Municipio de Campo Grande y las Áreas del Impacto](#)
6. [Distribución Espacial de la Oferta de Puestos de Trabajo en Campo Grande](#)
7. [Mapas y Diagnósticos de la Zona Especial de Interés Cultural del Centro](#)
8. [Plan de Revitalización Local de Desarrollo de la Región Central de Campo Grande](#)
9. [Mapa del Plan de Revitalización de la Región Central de Campo Grande](#)
10. [Mapa de Localización y Delimitación de las Acciones del Programa](#)
11. [Informe de Terminación de Proyecto \(Piloto PCR\). \(1960/OC-BR\)](#)
12. [Informe de Evaluación de Impacto \(BR-L1104; 1960/OC-BR\)](#)
13. [Informe Final de Transporte Colectivo - PDTMU](#)
14. [Nota Técnica – Participación de la Población en la Sostenibilidad de las Inversiones de Recalificación Urbana](#)

15. [Ley Complementaria N° 161/2010](#)

16. [Informe de Valor del Mercado de los Inmuebles](#)

17. [Presentación del Proyecto Piloto](#)

ABREVIATURAS

AGETTRAN	Agencia Municipal de Transporte y Tránsito
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CEL	Comisión Especial de Licitación
CG	Campo Grande
CO	Capital Ordinario
FUNDAC	Fundación Municipal de Cultura
IBGE	Instituto Brasileño de Geografía y Estadística
IEA	Informe de Evaluación Ambiental
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
IMTI	Instituto Municipal de Tecnología de Información
IPTU	Impuesto sobre la Propiedad Predial y Territorial Urbana
LPI	Licitación Pública Internacional
MCG	Municipio de Campo Grande
MR	Matriz de Resultados
PA	Plan de Adquisiciones
PAC	Programa de Aceleración del Crecimiento
PCR	Informe de Terminación del Proyecto (<i>Project Completion Report</i>)
PD	Plan Director
PDTMU	Plan Director de Transporte y Movilidad Urbana
PEP	Plan de Ejecución Plurianual
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PIB	Producto Interno Bruto
PLANURB	Instituto Municipal de Planificación Urbana
PLDZEICC	Plan Local de Desarrollo de la Zona Especial de Interés Cultural del Centro
PME	Plan de Monitoreo y Evaluación
PMR	Informe de Monitoreo del Programa (<i>Project Monitoring Report</i>)
POA	Plan Operativo Anual
ROP	Reglamento Operativo del Programa
SEINTRHA	Secretaría Municipal de Infraestructura, Transporte y Vivienda
SEMAD	Secretaría Municipal de Administración
SEPLANFIC	Secretaría Municipal de Planeamiento, Gestión y Control
SIT	Sistema Integrado de Transporte
TIR	Tasa Interna de Retorno
UGP	Unidad de Gestión del Programa
VPN	Valor Presente Neto
ZEIC	Zona Especial de Interés Cultural

**RESUMEN DEL PROYECTO
BRASIL
PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO INTEGRADO DEL MUNICIPIO DE CAMPO GRANDE – VIVA CAMPO
GRANDE II
(BR-L1422)**

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario: Municipio de Campo Grande			Facilidad de Financiamiento Flexible^(a)	
			Plazo de amortización:	25 años
Garante: República Federativa de Brasil			VPP original:	15,25
Organismo Ejecutor: Municipio de Campo Grande			Período de desembolso:	5 años
Fuente	Monto (US\$ millones)	%	Período de gracia:	5,5 años
BID (CO):	56	50	Comisión de inspección y vigilancia:	(b)
Local:	56	50	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
			Comisión de crédito:	(b)
Total:	112	100	Moneda de aprobación:	Dólares con cargo al Capital Ordinario (CO)
Esquema del Proyecto				
Objetivo del proyecto/descripción: El objetivo general del programa es contribuir a la revitalización de la región central de Campo Grande. Los objetivos específicos son: (i) fomentar la ocupación de áreas con vacíos urbanos y la revitalización del comercio en la Zona Especial de Interés Cultural, a través del mejoramiento de la infraestructura y los espacios públicos; y (ii) aumentar la eficiencia del sistema de transporte colectivo y la accesibilidad al centro.				
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: El prestatario deberá presentar: (i) la versión final del Reglamento Operativo del Programa, que incluya como anexo el Plan de Gestión Ambiental y Social, en términos satisfactorios para el Banco (¶3.13); (ii) la evidencia de la creación de una Unidad Gestora del Programa (UGP) (¶3.1); (iii) los términos de referencia para la contratación de los especialistas necesarios para apoyar la UGP, conforme a los perfiles profesionales previamente acordados con el Banco (¶3.2); (iv) la firma y entrada en vigor de un instrumento de cooperación entre la UGP y el Instituto Municipal de Planificación Urbana (PLANURB), para establecer cómo será la coordinación entre ambas partes, durante la ejecución del programa (¶3.2); y (v) la apertura del proceso de contratación del sistema financiero de gestión del programa (¶2.6).				
Condiciones contractuales especiales de ejecución: (i) antes de la adjudicación de cada obra, el prestatario deberá presentar evidencia de que cuenta con la posesión y otros derechos necesarios sobre los terrenos a donde vaya a realizarse la obra respectiva (¶3.5); (ii) antes de comenzar con las obras relativas al proyecto piloto al que se refiere el Componente I, el prestatario deberá presentar evidencia de la declaración de utilidad pública de los inmuebles necesarios para ese proyecto, así como que ha determinado la viabilidad financiera, económica y jurídica del mismo, en términos satisfactorios para el Banco (¶3.5); (iii) el prestatario deberá determinar la viabilidad del proyecto piloto al que se refiere el Componente I, en términos satisfactorios para el Banco, antes de concluir el segundo año contado a partir de la vigencia del préstamo (¶3.5); (iv) el prestatario deberá preparar un plan de desplazamiento económico para los comerciantes afectados conforme al Informe de Gestión Ambiental y Social (¶3.5); (v) antes de iniciar el primer proceso licitatorio para obras o bienes a ser financiados con recursos del préstamo, el prestatario deberá establecer una Comisión Especial de Licitaciones para el programa (¶3.4); y (vi) antes de iniciar las obras financiadas con recursos del préstamo, el prestatario deberá haber contratado una firma para la supervisión de la obra respectiva (¶3.11).				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna				
El proyecto califica^(c): SV <input type="checkbox"/> PE <input type="checkbox"/> CC <input checked="" type="checkbox"/> CI <input type="checkbox"/>				

^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda y de tasa de interés. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

^(b) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(c) SV (Países Pequeños y Vulnerables), PE (Reducción de la Pobreza y Aumento de la Equidad), CC (Cambio Climático, Energía Sostenible y Sostenibilidad Ambiental), CI (Cooperación e Integración Regional).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1 Campo Grande (CG), capital de Mato Grosso do Sul, posee un área de 8.093 km², un elevado grado de urbanización (98,6%), y una población de 786.797 habitantes que alcanza a 32,13% de la población del estado¹. El Producto Interno Bruto (PIB) municipal, que corresponde al 31,9% del PIB total del estado, registró en el periodo 2000-2010 una tasa de crecimiento anual de 6,14%².
- 1.2 La dinámica urbana en CG cambió sustancialmente en los últimos años. En un proceso semejante a otras capitales brasileñas, el centro, considerado el corazón comercial, cultural y residencial de la ciudad, y el lugar de edificios de reconocido patrimonio histórico, enfrentó, a partir de la década de los 80, un proceso de disminución poblacional y de pérdida de la dinámica comercial, amenazando su sostenibilidad económica y social.
- 1.3 Los datos del Censo (IBGE, 2010) muestran que todos los barrios del centro presentan tasas de crecimiento menor o igual a cero³. Patrón que prácticamente no ocurre en el resto de la ciudad⁴. La disminución poblacional del centro está relacionada con la mejora de la red vial y la extensión de las Avenidas Afonso Pena y Mato Grosso, que propiciaron el desarrollo de las zonas residenciales del este de la ciudad; la inauguración del Shopping Campo Grande; la transferencia del Parque de los Poderes (sede administrativa del gobierno del estado) hacia la zona este; y la alteración del perímetro urbano⁵. Como resultado, el municipio se expandió con una baja densidad demográfica y un patrón constructivo predominantemente horizontal⁶, lo que representa costos crecientes para la dotación de infraestructura en áreas periféricas, a pesar de que en las proximidades del centro se concentra el mayor número de [empleos ofertados](#).
- 1.4 En 2008, el Banco aprobó el préstamo [Programa de Desarrollo Integrado del Municipio de Campo Grande \(1960/OC-BR\)](#), que incluía un conjunto de acciones integradas que pretendían enfrentar en parte los principales obstáculos al pleno desarrollo de las funciones urbanas, a partir de la ejecución de Proyectos integrados. Dicho programa consistió en: (i) el desarrollo de instrumentos de planificación y gestión destinada a revitalizar el área central⁷ de la ciudad; (ii) la

¹ Fuente: *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística* (IBGE), 2010.

² Fuente: Perfil Socioeconómico de Campo Grande (CG), 2014.

³ El centro es la única región con una tasa negativa de crecimiento de la población entre 2000/2010 (-0,63) (IBGE, 2010).

⁴ En la última década (2000-2010), mientras que Sao Paulo, Río de Janeiro, Curitiba y Belo Horizonte crecieron a tasas de menos de 1% al año, CG ha registrado un crecimiento anual de 1,72% (IBGE, 2010).

⁵ La última alteración del perímetro urbano, en 2012, consideró un área de 36 mil ha, representando un aumento de 26% en relación al perímetro establecido treinta años antes, en 1982. (PLANURB, 2014).

⁶ La densidad demográfica es de 97,22 hab/km², inferior a otras capitales brasileñas de tamaño similar (Belem, 1.315 hab/km²; João Pessoa, 3.421 hab/km²; Natal, 4.808 hab/km²) (IBGE-Censo, 2010).

⁷ La región central tiene 13 barrios con una población de 71 mil habitantes. Los 4 barrios que componen el área central del Zonas Especiales de Interés Cultural (ZEIC) tienen una población de 33 mil habitantes y son: Amambai, Cabreuva, Centro y Sao Francisco.

implantación de proyectos estratégicos; (iii) las mejoras en los sistemas de transporte y de movilidad; y (iv) las mejoras en la eficiencia administrativa del municipio. Este programa busca dar continuidad a los estudios financiados por el préstamo 1960/OC-BR, así como a sus lineamientos estratégicos establecidos⁸.

- 1.5 **Revitalización del área central.** Como parte de la estrategia para revitalizar los barrios del centro, el Municipio de Campo Grande (MCG) aprobó, en el contexto de su Plan Director (PD) de 2006, la designación del área central como una [Zona Especial de Interés Cultural](#) (ZEIC)⁹ y propuso la formulación e implantación de un [Plan Local de Desarrollo de la Zona Especial de Interés Cultural del Centro](#) (PLDZEICC), que prioriza la reactivación de actividades económicas, la preservación del patrimonio arquitectónico y la recalificación de los espacios urbanos y de sus edificaciones¹⁰. El PD determinó también que el MCG formulase un Plan Director de Transporte y Movilidad Urbana (PDTMU).
- 1.6 El préstamo 1960/OC-BR financió la preparación del PLDZEICC y del PDTMU, entre otras actividades¹¹. El PLDZEICC diagnosticó: (i) las dimensiones económica y sociocultural (evolución demográfica, dinámica de las actividades económicas, identidad cultural); (ii) el ordenamiento territorial (uso, ocupación y división del suelo, vivienda, accesibilidad y movilidad, transporte, saneamiento, etc.); (iii) la calidad ambiental (recursos hídricos, residuos sólidos, contaminación del aire, del suelo, sonora y visual, patrimonio histórico y cultural, áreas de preservación y conservación o ambientalmente frágiles); (iv) los potenciales proyectos para la valorización del espacio público; (v) los subsidios para la elaboración de una política económica para la ZEIC; y (vi) el esquema institucional necesario para la implementación del proceso de planificación y gestión para la ZEIC. Como resultado del diagnóstico, que fue debatido con los comerciantes y otros segmentos presentes en el área central, se identificaron más de 90 acciones de corto, mediano y largo plazo de revitalización urbana, económica y social, siendo sólo cuatro las escogidas para la nueva operación: (i) la rehabilitación de la Calle 14 de Julho¹²; (ii) la identificación de incentivos para la construcción de viviendas para familias de bajos e ingresos medios en la ZEIC; (iii) la diversificación de usos de suelo; y (iv) la actualización de la legislación urbanística del municipio.

⁸ El préstamo 1960/OC-BR fue aprobado bajo el mecanismo crediticio para el financiamiento de municipios brasileños – [PROCIDADES](#). Las operaciones individuales en el marco de PROCIDADES eran de un máximo de US\$50 millones, no obstante el PLDUC identificó actividades por más de US\$300 millones. Esta nueva operación financiará en parte las actividades principales que fueron identificadas en el préstamo 1960/OC-BR y también ayudará al municipio a identificar mecanismos alternativos de financiamiento.

⁹ Las áreas que poseen Patrimonio Cultural son denominadas ZEIC. Son espacios donde existe una concentración de bienes culturales para ser preservados, exigiendo regímenes urbanísticos específicos con vistas a diferenciar el uso y ocupación del suelo del patrón general adoptado en la ciudad. La ZEIC establece las directrices sobre el ordenamiento del uso y de la ocupación del suelo; el sistema viario; la infraestructura urbana; el nivel de interferencia arquitectónica y restricciones sobre los índices urbanísticos.

¹⁰ El PLDUC también tuvo como objetivo aumentar la participación del sector privado en los sectores de comercio, servicios y vivienda, tornándose un instrumento de política urbana que orienta las intervenciones estratégicas (públicas y privadas) y las necesidades de inversión en infraestructura en el área.

¹¹ El préstamo 1960/OC-BR también financió la recalificación del área de la antigua red ferroviaria en el centro, creando un corredor de áreas verdes y espacios públicos, la reforma y restauración de dos casonas localizadas en la *Esplanada Ferroviária*, además de intervenciones puntuales de movilidad urbana en la ciudad. [Resumen del 1^{er} préstamo](#).

¹² La rehabilitación de la Calle 14 de julho es regulado por la [Ley Complementaria N° 161/2010](#).

- 1.7 En la Calle 14 de Julho, existe un conjunto de edificaciones de carácter histórico y simbólico para la ciudad, que a su vez es la principal vía comercial del centro. A pesar de la Calle 14 de Julho estar localizada en el corazón de la ciudad, con acceso a actividades económicas y servicios, los diagnósticos realizados en el PLDZEICC constatan que: (i) la Calle 14 de Julho es más estrecha que otras adyacentes, limitando el potencial de peatones; (ii) la falta de arborización crea zonas de insolación; (iii) a pesar de existir un mayor potencial de edificabilidad y permitir una diversidad de usos, el 9% de las edificaciones están desocupadas y el 72% son plantas bajas; y (iv) en el caso de viviendas con más de una planta, sólo las plantas bajas están ocupadas, quedando el resto desocupadas. Las recomendaciones del PLDZEICC al respecto son: (i) la recuperación de la infraestructura; (ii) la mejora de los espacios públicos; (iii) la arborización de las calles; y (iv) la priorización de la circulación de peatones.
- 1.8 Con relación a los incentivos a la vivienda, el PLDZEICC identificó vacíos urbanos y las restricciones de edificabilidad en la región central. Los datos catastrales más recientes del Impuesto sobre la Propiedad Predial y Territorial Urbana (IPTU) muestran que en el año 2014 hubo un total de 163 hectáreas con lotes vacíos en los 13 barrios de la región urbana del centro, de los cuales por lo menos 20% están localizados en los cuatro barrios de la ZEIC. Al mismo tiempo, los porcentajes de dotación de infraestructura (pavimentación, sistemas de saneamiento, drenaje, electricidad y telefonía; servicios de recogida de basura, alumbrado público y limpieza) alcanzan un promedio del 99% de cobertura para toda la población de la región urbana del centro¹³. En cuanto a las restricciones de edificabilidad, se observa que en las áreas que presentan los grandes vacíos urbanos (tales como la antigua Vía Férrea del Noroeste de Brasil, que tiene 22,3 hectáreas y es patrimonio histórico nacional), la legislación vigente sólo permite construir edificios de una o dos plantas, lo que inviabiliza muchos emprendimientos de vivienda¹⁴.
- 1.9 Dado este contexto, el PLDZEICC identificó terrenos con vacíos urbanos¹⁵ en la ZEIC donde se podrían elaborar y ejecutar diferentes tipologías de [proyectos pilotos](#) que promuevan una mayor integración entre los [usos residencial, comercial y de servicios](#), así como aprovechen mejor la infraestructura existente. Para la evaluación y realización de estos proyectos, es necesario financiar una serie de estudios de viabilidad para determinar el modelo más apropiado para estas áreas, así como los mecanismos para su realización.
- 1.10 Adicionalmente, cabe señalar que en 2016 expira el plazo de vigencia del PD. Aunque el PD establezca las directrices para todo el MCG, algunos instrumentos para potencializar las acciones de revitalización urbana no fueron previstos o

¹³ Fuente: Perfil Socioeconómico de Campo Grande (2014).

¹⁴ Durante la preparación del programa fueron realizadas reuniones entre el municipio y agentes del mercado inmobiliario sobre promoción residencial en la región central. Entre las propuestas realizadas por el sector privado se destacaron: (i) los edificios residenciales multiuso que posibiliten una especie de subsidio cruzado entre las unidades residenciales y los bajos comerciales; (ii) la flexibilización de las exigencias de plazas de garaje privadas por apartamento; (iii) el aumento potencial de construcción para la viabilidad de negocios; y (iv) el aumento de las áreas verdes en el área central; y otros. Durante la revisión del PD el municipio analizará los puntos i, ii y iii. El proyecto piloto explorará la viabilidad del punto iv.

¹⁵ El PLDUC también identificó edificios degradados como el antiguo Centro Comercial Estación del Oeste.

precisan ser mejorados, por ejemplo: (i) los parámetros de densidad por regiones urbanas; y (ii) los criterios y reglamentación de instrumentos urbanísticos que restrinjan la especulación inmobiliaria. Es necesario actualizar la legislación urbanística en el PD y en las directrices del PLDZEICC, a fin de que el municipio pueda utilizar con más eficiencia diversos instrumentos urbanísticos contenidos en el Estatuto de la Ciudad, tales como: la subdivisión, la edificación y uso obligatorio de la tierra, así como la venta de derechos adicionales de construcción que promoverán un mejor uso de la infraestructura.

- 1.11 **Movilidad urbana y transporte colectivo.** El préstamo 1960/OC-BR integró acciones relacionadas a la mejora del sistema de movilidad urbana, promoviendo la conectividad del sistema vial, un mejor aprovechamiento de la capacidad de las vías del área central y la planificación sectorial. Específicamente, el préstamo financió: (i) la ampliación y adecuación de arterias importantes para mejorar la conexión entre el sector oeste y el área central^{16,17}; (ii) la modernización del sistema de semáforos; y (iii) las consultorías para la revisión y actualización del PDTMU, que fueron necesarias en virtud del aumento poblacional y de la área urbana en las últimas dos décadas, junto al incremento de la flota de vehículos particulares¹⁸.
- 1.12 El PDTMU diagnosticó las condiciones del tráfico y del sistema vial de CG (incluyendo la relación con los aspectos de uso y ocupación del suelo, que le son directamente relacionados). Con base en los diagnósticos realizados, fueron formuladas propuestas orientadas a adecuar la infraestructura vial de CG para incentivar a los ciudadanos a utilizar medios de transporte más sostenibles – como caminatas, bicicletas y el transporte público – en lugar del transporte motorizado individual, generando beneficios para toda la comunidad. Una de las principales propuestas del PDTMU, que es objeto de esta nueva operación, es la mejoría de tres corredores de autobuses¹⁹, que [pasan por el centro](#), a fin de: (i) atender los principales destinos de viaje; (ii) mejorar la oferta de servicios; (iii) reducir los tiempos de viaje; y (iv) racionalizar el número de vías utilizadas por el transporte colectivo en la región central.
- 1.13 El sistema actual de transporte urbano de autobuses de CG fue diseñado en 1991 con la visión de implantar el Sistema Integrado de Transporte (SIT). El sistema se basa en el esquema troncal-alimentado, en el cual las líneas locales utilizan vehículos de menor tamaño en las áreas residenciales con menor densidad, para alimentar a las estaciones urbanas troncales con vehículos mayores. En 2007, el SIT fue mejorado con la implementación del sistema de

¹⁶ En agosto de 2013, se realizó un análisis *Speed Delay* para medir la disminución en el tiempo de viaje para usuarios de transporte colectivo y del transporte particular entre el área oeste y el centro; la reducción media fue del 33% en los tramos medidos.

¹⁷ Los resultados del [informe de evaluación de impacto](#) sugieren que las intervenciones de transporte, centradas en la mejoría de las vías de movilidad que unen el oeste con el centro de la ciudad, tuvieron un efecto positivo y significativo en el municipio en el corto plazo. Este impacto se mide como un incremento promedio del 6,7% en el precio por metro cuadrado de los inmuebles en las inmediaciones de las obras.

¹⁸ CG es la séptima capital del país con la mayor proporción de vehículos por habitante, presentando una media de un automóvil por cada 2,04 habitantes (IBGE/DETRAN, 2013).

¹⁹ El PDTMU originalmente recomendó mejoras en cuatro corredores. Uno de los corredores, el de la Avenida Julio de Castillo, el cual fue implementado por el préstamo 1960/OC-BR.

integración temporal con el uso de billete único, que permite al usuario cambiar de autobús en cualquier punto de la red sin el pago de tarifa adicional.

- 1.14 A pesar de los avances en el SIT, datos de la Agencia Municipal de Transporte y Tránsito (AGETTRAN) de 2014, constataron que en el período 1998-2012 hubo una caída del 28% en el número de pasajeros que utilizaban autobuses, en cuanto que el crecimiento poblacional alcanzó el 28,6%. Con el aumento del flujo de vehículos y motocicletas, la velocidad media cayó de 28 km/h a 17 km/h. La lentitud y la falta de confianza en el sistema, entre otras razones, llevaron a parte de la población a optar por el transporte individual, lo que perjudica aún más la movilidad en la ciudad, especialmente en el área central, donde el 55% de las personas utiliza el transporte público²⁰.
- 1.15 En 2014, el MCG obtuvo recursos del Ministerio de las Ciudades del Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC), para la ampliación y mejora de la infraestructura de transporte colectivo y su gestión, lo que incluye los corredores previstos en el PDTMU y otras intervenciones específicas para adecuar la infraestructura vial. La implantación de estos corredores y otras intervenciones viales, cumplen con las directrices del PDTMU y PLDZEICC.
- 1.16 Finalmente, cabe resaltar que, de acuerdo con la Ley N°. 12.587/2012, todos los municipios brasileños con más de 20 mil habitantes deben elaborar hasta 2015 un Plan de Movilidad Urbana Integrado con sus respectivos PD. La nueva ley prevé directrices como la restricción de la circulación en horarios predeterminados, el cobro de tarifas para la utilización de infraestructura urbana, espacios exclusivos para el transporte público colectivo y para medios de transporte no motorizados; además de establecer políticas para estacionamientos públicos y privados. No obstante, aunque el PDTMU de CG tenga determinadas las principales obras de movilidad urbana, carece de la adecuación a las nuevas reglas citadas. Cabe resaltar que la actualización del Plan de Movilidad Urbana Integrado y PD bajo el influjo de la nueva legislación, supondrá la primera oportunidad del municipio para trabajar en estas políticas integralmente.
- 1.17 **Lecciones aprendidas.** La preparación de esta operación toma en consideración las lecciones aprendidas del préstamo 1960/OC-BR, que se encuentran en el [Informe de Evaluación de Impacto](#) y el [Informe de Terminación del Proyecto \(PCR\)](#)²¹, tales como: (i) el seleccionar los proyectos críticos para financiamiento - la Calle 14 de Julho es un proyecto prioritario que diversos actores clave del municipio y la comunidad coincidieron en apuntar como de gran potencial catalizador; (ii) el asociar temas como vivienda, institucionalidad y desarrollo económico local - el proyecto piloto será seleccionado de acuerdo a su potencial económico al abordar temas de vivienda y otros usos de suelo en la ZEIC; (iii) el identificar necesidades locales durante las etapas de planificación e implementación realizando intervenciones sostenibles a través de un proceso

²⁰ Fuente: *Tendência Pesquisa de Mercado*, 2012.

²¹ En el año 2013, la operación de préstamo 1960/OC-BR fue seleccionada como uno de los 14 proyectos del Banco a formar parte de la prueba piloto de los nuevos PCR, donde se analizó el desempeño del proyecto (efectividad, análisis de la lógica vertical, resultados logrados, análisis de la atribución, eficiencia, relevancia, sostenibilidad, entre otros) y presentó hallazgos y recomendaciones.

participativo – por ello, el MCG realizó un proceso de consultas participativas continuas, durante la preparación del programa; y (iv) el diseñar evaluaciones que reflejen de manera más precisa el impacto del programa – esta nueva operación incorpora la recolección de la información necesaria para medir el impacto del programa. Adicionalmente, la nueva operación se beneficia de la literatura internacional sobre experiencias de revitalización de centros urbanos. Normalmente, inherente a estos casos internacionales de éxito e incluido en el diseño de la nueva operación, se hace énfasis en lo siguiente: (i) la diversificación, regulación y mezcla apropiada de usos del suelo, incluyendo la priorización de usos residenciales mixtos²² y más densos²³ (¶1.9 y ¶1.10); (ii) la relación entre accesibilidad y el crecimiento de centralidades de actividad económica, a través de sistemas de transporte colectivo integrado y eficiente²⁴ (¶1.15); y (iii) la priorización de los peatones y ciclistas sobre el uso de automóviles²⁵ (¶1.24).

- 1.18 Asimismo, la nueva operación toma en cuenta la literatura sobre género y transporte urbano, la cual muestra una brecha de género en cuanto al uso de los medios de transporte, número de viajes por día y número de paradas por viaje²⁶. El reconocimiento de la alta dependencia de las mujeres del transporte público y las cuestiones asociadas con la seguridad personal, están reflejadas en los recursos destinados a mejorar la movilidad urbana, a través de rutas de transporte más eficientes, paradas de autobuses mejor equipadas e iluminadas,

²² Levy, D. et al, en *Effects from Living in Mixed-Income Communities for Low-Income Families: A Review of the Literature* (2010), dan detalle sobre los beneficios observados en zonas urbanas con residencia de uso e ingreso mixto, los cuales van desde resultados positivos con relación al acceso a opciones laborales, y mejoras en resultados de salud y educación. Tatian et al. (2012), en *“Building better neighborhoods”*, señalan que la inestabilidad residencial (ausencia de residentes permanentes) genera problemas de seguridad en zonas urbanas, y está asociada con carencias en el acceso a servicios de educación y salud de calidad, lo cual resalta la necesidad de un balance apropiado entre usos residenciales de calidad con acceso a otros usos urbanos.

²³ Richard Florida, en *“Cities with Denser Cores do Better”* (2012), con base a datos de ciudades en Norteamérica, encuentra una correlación entre altos niveles de densidad e indicadores de desarrollo económico. En particular, el análisis muestra que efectos positivos en el crecimiento económico y la productividad (*output* económico por persona) es mayor no solamente en áreas más densas, sino además en lugares donde dicha densidad se concentra en centralidades urbanas.

²⁴ Ver el estudio sobre 48 centralidades de Giulano, G. et al. 2012. *“Network Accessibility and Employment Centers”*. Según Chatman (2013), en *Does the TOD need the T?* la accesibilidad depende tanto de opciones modales de transporte como de la calidad del tejido urbano, en términos de disponibilidad de plazas labores, presencia de comercios y servicios, y acceso a vivienda asequible. Esta conclusión resalta la necesidad de balancear inversiones en movilidad con un mejor diseño y manejo del uso del suelo.

²⁵ En *Evaluating Active Transport Benefits and Costs*, Litman (2014) detalla sistemáticamente métodos para medir los beneficios económicos y sociales del transporte no motorizado, e incluye evidencia empírica de resultados positivos en los que autoridades locales apostaron por modos de transporte activos. Tatian et al. (2012) recogen conclusiones de una diversidad de estudios en los que se demuestran una relación entre la movilidad no motorizada y resultados positivos en términos de participación política, percepción de seguridad, y mayores oportunidades para ejercitar, entre otros.

²⁶ P., Deike, *Movilidad Urbana Sostenible y Género*, estudio temático preparado para el [Informe Global sobre Asentamientos Humanos 2013](#). Las mujeres realizan mayor número de recorridos, generalmente viajan acompañadas con niños pequeños y/o carritos de bebé, o compras, y tienen una mayor percepción de inseguridad que los hombres en el transporte público por lo que valoran la flexibilidad y buena iluminación. (Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad, BID 2013). Ver, además, el estudio de Duchè, C. (2011), *“Gender and Transport”*, realizado en el marco del Foro Internacional del Transporte, donde se confirman estas tendencias y se presentan recomendaciones para un mejor diseño participativo de infraestructuras de movilidad urbana.

así como la propuesta de construir terminales de transbordo con espacios especialmente designados y señalizados destinados a las mujeres (¶1.25).

1.19 **Sinergia con otras operaciones²⁷ y productos de conocimiento del Banco.** Varios elementos del diseño de la nueva operación reflejan enseñanzas procedentes de estudios recientes o en marcha realizados por el Banco. Por ejemplo, el énfasis en incrementar la densidad poblacional en las áreas centrales de la ciudad es consistente con los hallazgos de un estudio reciente del Banco²⁸, basado en evidencias de alrededor de 8.600 municipios de Brasil, Chile, Ecuador, y México las cuales detectaron que un incremento en la densidad urbana conlleva un menor gasto municipal per cápita en servicios públicos para áreas con hasta 9.000 residentes por km², umbral en el que CG se encuentra. Asimismo, otro estudio del Banco sobre el sector de la vivienda en la región²⁹ observó la necesidad de tratar a los segmentos de ingresos inferiores como grupos heterogéneos, algunos de los cuales podrían ser clientes viables para promotores privados de vivienda, tal como se propone en la nueva operación³⁰ - aspecto también destacado con anterioridad en la publicación *Flagship* del Banco en 2012 “Desarrollo en las Américas”³¹.

1.20 **Alineamiento estratégico y estrategia de intervención.** El programa responde a tres prioridades establecidas en la Estrategia del BID con Brasil (2012-2014) (GN-2662-1), al contribuir al crecimiento sostenible de las ciudades a través de: (i) el fortalecimiento de las capacidades de gestión urbana; (ii) el mejoramiento de la prestación de servicios de infraestructura y de gestión municipal en las ciudades intermedias; y (iii) el mejoramiento del transporte urbano en ciudades intermedias. El programa está alineado con la Estrategia Sectorial sobre las Instituciones para el Crecimiento y el Bienestar Social (GN-2587-2), al fortalecer las instituciones que dan soporte al desarrollo urbano; y con la Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo. También, con la Estrategia de Infraestructura para la Competitividad del BID (GN-2710-5), al aportar al desarrollo de infraestructura urbana, así como con las tres

²⁷ Las experiencias más significativas del Banco son los programas de Rehabilitación del Centro Histórico de Quito I y II ([822/OC-EC](#) y [1630/OC-EC](#), respectivamente); Cuenca. Recuperación de Áreas Centrales y Ordenamiento Territorial ([1761/OC-EC](#)); y Recuperación del Patrimonio Histórico Urbano Monumental en Brasil ([1200/OC-BR](#)). Dichos programas se caracterizaron por: (i) adoptar un abordaje integral, priorizando proyectos estructurantes capaces de detonar procesos de revitalización urbana; (ii) una participación intensa de la comunidad; (iii) el fomento a la inversión privada, los cuales contribuyeron a darle mayor dinamismo y sostenibilidad a las iniciativas; y (iv) el involucramiento de los gobiernos locales en su gestión.

²⁸ Los resultados de este estudio del Banco están documentados en el “*Growing resources for growing cities: Density and the Cost of Municipal Services in Latin America*”, *Urban Studies. Forthcoming in 2015*. By Nora Libertun de Duren y Roberto Guerrero Compean.

²⁹ *Many Paths to a Home: Emerging Business Models for Latin American and the Caribbean's Base of the Pyramid. Opportunities for the Majority*. 2014. IDB.

³⁰ Esta operación prioriza la construcción de vivienda para familias de tres a seis salarios mínimos.

³¹ Véase: ejemplo página 2 of *Room for Development. Housing Markets in Latin America and the Caribbean. Development in the Americas*. Edited by Bouillon C. P. 2012. IDB

dimensiones del Marco Sectorial de Desarrollo Urbano y Vivienda (GN-2732-2)³² y los lineamientos del Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3)³³.

- 1.21 El programa contribuirá a las prioridades de financiamiento del Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (AB-2764) (GCI-9) de apoyar iniciativas de cambio climático³⁴. Asimismo, contribuirá a los siguientes productos: (i) apoyo a los gobiernos municipales; y (ii) acceso de personas a sistemas de transporte público mejorados y con menor emisión de carbono, tal como se define en el Marco de Resultados. El programa está incluido en el Informe sobre el Programa de Operaciones, 2015 (GN-2805).

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.22 **Objetivo.** El objetivo general del programa es contribuir a la revitalización de la región central de Campo Grande. Los objetivos específicos son: (i) fomentar la ocupación de áreas con vacíos urbanos y la revitalización del comercio en la ZEIC, a través del mejoramiento de la infraestructura y los espacios públicos; y (ii) aumentar la eficiencia del sistema de transporte colectivo y la accesibilidad al centro. El programa está estructurado en dos componentes.

- 1.23 **Componente I. Revitalización del Centro (US\$42,55 millones).** El componente financiará: (i) la rehabilitación de la Calle 14 de Julho y transversales, incluyendo la recalificación de la infraestructura existente, la ampliación de los paseos públicos, la instalación de redes subterráneas de energía y servicios de comunicación, mobiliario urbano, arborización, entre otros; (ii) la implementación de un proyecto piloto con usos múltiples preferencialmente destinado para vivienda, comercio y servicios ³⁵ (para lo cual se podrá financiar estudios, adquisiciones y/o construcción de edificaciones y/o terrenos vacíos, y obras de recalificación); y (iii) la contratación de consultorías.

³² Las tres dimensiones son: (i) los residentes de las ciudades acceden a servicios e infraestructura urbana de calidad; (ii) las ciudades de la región intervienen en su hábitat para evitar su degradación y mejorar su sostenibilidad; y (iii) las instituciones locales adquieren mayor capacidad de gestión urbana.

³³ Los lineamientos propone como meta general que América Latina y el Caribe (ALC) cuente con sistemas de transporte accesibles, eficientes, inclusivos, sostenibles y seguros que reduzcan la pobreza, promuevan la calidad de vida y el desarrollo económico, e incluye como dimensiones de éxito, el desarrollo de sistemas de transporte urbano efectivos y sostenibles y que los países cuenten con instituciones con capacidad de generar e implementar políticas sectoriales de transporte, planificar y ejecutar proyectos y monitorear y regular servicios.

³⁴ El programa promueve una alteración en el uso del suelo, a fin de proporcionar una mejor utilización de infraestructura, acceso bien ubicado a la vivienda para la clase media baja y una reducción de la expansión del perímetro urbano. El programa también promueve el uso del transporte público en la región central, así como limita las opciones de estacionamiento público.

³⁵ El [proyecto piloto](#) será seleccionado de acuerdo con criterios de elegibilidad, viabilidad y demás disposiciones previstas en contrato de préstamo y Reglamento Operativo del Programa, y requerirá la previa no objeción del Banco. Se prevé que esta selección será realizada con base en los proyectos previstos en el [Plan Local de Desarrollo de la Zona Especial de Interés Cultural del Centro](#) (PLDZEICC) elaborado en el ámbito del préstamo 1960/OC-BR. Dependiendo de la disponibilidad de recursos, y con la previa no objeción del Banco, el prestatario podrá utilizar recursos del presente préstamo para financiar más de un proyecto piloto.

- 1.24 Las consultorías antes mencionadas incluyen: (i) la actualización del PD; (ii) la actualización del PLDZEIC³⁶; y (iii) la elaboración de estudios de viabilidad económico-financiero, socioambiental, jurídico-institucional y de implementación y gestión para modelar el proyecto piloto antes mencionado, y ayudar a determinar la modalidad adecuada para implementar y administrar esta intervención.
- 1.25 **Componente II. Movilidad Urbana (US\$56,55 millones).** El componente financiará: (i) la mejora de tres corredores de autobús (Norte, Sur y Sudoeste) con obras de infraestructura, que incluyen, entre otras³⁷: (a) la reforma y ampliación de la estación Morenã, (b) la construcción de aproximadamente 86 estaciones de embarque/desembarque prepago, y (c) la construcción de un nuevo viaducto y la mejora en una intersección a nivel; (ii) la construcción de cuatro nuevas terminales de transbordo (Cafezais, São Francisco, Tiradentes y Parati)³⁸; (iii) la instalación de cerca de 500 paradas; (iv) la actualización del PDTMU; y (v) las desapropiaciones a ser financiadas con recursos de la contrapartida local.
- 1.26 **Gestión del programa (US\$9 millones).** Adicionalmente a las actividades comprendidas en los Componentes I y II, el programa financiará: (i) las consultorías para el monitoreo y evaluación; (ii) la administración e ingeniería, que consistirá en: (a) contratación de consultorías para supervisión de obras; (b) contratación de especialistas para apoyo a la UGP; (c) capacitación del personal de la UGP; (d) implementación de un plan de comunicación y difusión de las acciones del programa; y (e) gastos para la adquisición de equipos y un vehículo; y (iii) las auditorías externas.

C. Indicadores Claves de Resultados

- 1.27 Los siguientes indicadores de resultado fueron definidos, en conjunto con el MCG: (i) el aumento del valor de los inmuebles en la región central (%); y (ii) el tiempo de viaje de los usuarios del transporte colectivo. Más detalles sobre los indicadores y sus valores están presentados en el Anexo II, [Matriz de Resultados \(MR\)](#) y en el [Plan de Monitoreo y Evaluación \(PME\)](#).
- 1.28 **Viabilidad económica.** Para establecer la [viabilidad económica del Componente I](#) se realizó un análisis de costo-beneficio con una tasa de descuento del 12% anual. En este caso, se llevó a cabo utilizando un modelo de precios hedónicos para estimar los beneficios de la intervención sobre el valor de los inmuebles en el área. Se utilizó información del registro del Impuesto de Transacciones de Bienes Inmobiliarios-ITBI y del IPTU para la determinación de los valores de las propiedades. En este análisis de viabilidad económica se

³⁶ La actualización del PLDZEIC incluirá la identificación de las necesidades de las empresas existentes, a través de estudios en la ZEIC.

³⁷ Intervenciones de infraestructura viales en los corredores arriba mencionados.

³⁸ Las terminales de trasbordo contarán con espacios especialmente designados y señalizados destinados a las mujeres que utilizan el transporte público, entre los cuales se incluyen, asientos para mujeres embarazadas, espacios amplios que permiten manipular carritos de bebé, compras etc. Iluminación adecuada en todas las estaciones que permita aumentar la percepción de seguridad.

establecieron tres escenarios (conservador, moderado y positivo) cuyos resultados se presentan en la Cuadro 1, a continuación:

Cuadro 1. Tasa interna de retorno/ análisis de sensibilidad

Escenarios	VPN (US\$ millones)	TIR	Tasa de valorización mobiliaria	
			Comercial y servicios	Vivienda
Línea-de-base: Conservador	5.695	36,6%	5,50%	4,00%
Moderado	9.852	53,8%	5,75%	4,25%
Positivo	15.176	97,2%	6,00%	4,50%

- 1.29 Por lo tanto, esto verifica que en el escenario conservador, el programa presentó una Tasa Interna de Retorno (TIR) de 36,6% y un Valor Presente Neto (VPN) de US\$5,7 millones.
- 1.30 La [viabilidad económica del Componente II](#) (donde se incluyó todas las obras previstas en los Corredores Norte, Sur y Sudoeste) (¶1.25) cuantificó los beneficios en términos de: (i) reducción de tiempo de viaje y de costos operacionales; y (ii) costos económicos de inversión, operación y mantenimiento resultantes de la implementación del Componente II, en comparación a la situación sin proyecto, con una tasa de descuento del 12% anual. El período de análisis fue de 20 años. La TIR estimada para el Componente II fue de 43,46%, y el VPN resultó de US\$277 millones. Los análisis de sensibilidad realizados, verificaron la robustez del proyecto frente a escenarios más desfavorables, demostrando que una reducción del orden del 20% de los beneficios disminuye la TIR al 34,52%; un incremento de los costos del 20% llevaría dicha TIR al 36,04%, en tanto que en un escenario combinado de reducción del 10% de los beneficios y aumento del 10% de los costos, la TIR ha resultado 35,35%.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 El costo total del programa es de US\$112 millones, de los cuales el 50% será financiado con un préstamo de inversión a cargo del Capital Ordinario (CO) y el otro 50% será aportado por el MCG, el cual se distribuye de acuerdo a las fuentes y categorías de inversión detallados en la Cuadro 2.

Cuadro 2. Resumen de costos del programa (US\$)

Categorías	BID	Local	Total	%
Componente I. Revitalización del Centro	42.200.00	350.000	42.550.000	38,0
Componente II. Movilidad Urbana	2.600.000	53.950.000	56.550.000	50,5
Gestión del Programa	8.600.000	400.000	9.000.000	8,0
Costos Financieros	0	1.300.000	1.300.000	1,2
Imprevistos ³⁹	2.600.000	0	2.600.00	2,3
Total	56.000.000	56.000.000	112.000.000	100,0

³⁹ No serán estos recursos para costos financieros relativos al préstamo.

- 2.2 El plazo de desembolsos será de cinco años y a continuación se presenta el cronograma de desembolsos que se resume en el Cuadro 3.

Cuadro 3. Cronograma de desembolsos (US\$ miles)

Fuente de financiamiento	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
BID	.915	14.352	21.761	11.248	7.724	56.000
MCG	296	3.913	22.413	17.791	11.588	56.000
Total anual	1.211	18.265	44.174	29.039	19.311	112.000
%	1,0	16,0	39,0	26,0	17,0	100

- 2.3 **Análisis financiero.** Según los análisis realizados por el Gobierno Federal, el MCG está en condiciones de contraer este préstamo con el Banco, y cumple con los índices establecidos por la Ley de Responsabilidad Fiscal.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.4 Las intervenciones del programa son: (i) de impacto ambiental negativo temporal durante la fase de construcción; y (ii) no incluyen reasentamientos involuntarios. No obstante, de ser necesario el reasentamiento o la interrupción transitoria de los comercios afectados, el prestatario deberá presentar al Banco un plan de acción, que incluirá las medidas a ser adoptadas (¶3.5).

- 2.5 De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), el programa fue clasificado como Categoría B. Para cumplir con dicha política, fue elaborado un Informe de Evaluación Ambiental (IEA) que identificó los principales impactos y riesgos socioambientales potenciales, enfatizando las intervenciones de los Componentes I y II, así como las medidas de prevención y mitigación, [además del control ambiental de estos impactos](#). El IEA incluye un [Plan de Gestión Ambiental y Social \(PGAS\)](#), que describe los cuidados y medidas para controlar, prevenir y mitigar los impactos negativos potenciales que fueron identificados en el [Informe de Gestión Ambiental y Social \(IGAS\)](#). El PGAS define las responsabilidades, procedimientos y acciones para la correcta gestión socioambiental del programa. Conforme a la Política de Acceso a Información del Banco (GN-1831), el IEA fue colocado a disposición de la población en el sitio de internet del municipio, presentado y discutido en consulta pública en mayo de 2015.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.6 Como resultado del ejercicio de evaluación de los riesgos inherentes a la ejecución en materia fiduciaria fue identificado, el riesgo de retraso en la ejecución debido a la necesidad de realizar licitaciones internacionales, lo que es la mayor complejidad de este proyecto y puede provocar atrasos en la realización de dichas licitaciones, teniendo en cuenta las experiencias anteriores del ejecutor con el Banco. Las acciones de mitigación son: (i) la creación de una Comisión Especial de Licitación (CEL) para el programa; (ii) la designación de Procurador específico para el análisis de los procesos del programa; (iii) la realización de entrenamientos y capacitaciones para el equipo de ejecución; y (iv) como **condición contractual especial previa al primer desembolso del**

financiamiento, la apertura del proceso de contratación del sistema financiero de gestión del programa.

- 2.7 **Otros riesgos y acciones de mitigación.** También fue identificado, en materia de gestión pública y gobernabilidad, el riesgo de discontinuidad de la ejecución del programa, debido a la inestabilidad política en la administración de la municipalidad y el riesgo de restricciones presupuestarias/fiscales del PAC Movilidad que pueden afectar el Componente II, debido que los contratos que no son licitados por cortes fiscales del parte del Gobierno Federal. Las acciones de mitigación son: (i) la revisión del plan director; (ii) la amplia discusión e involucramiento de la sociedad civil y el sector privado; (iii) la programación adecuada del [Plan Operativo Anual](#) (POA) y del [Plan de Adquisiciones](#) (PA) para prever limitaciones impuestas por la elección; y (iv) la licitación de los contratos del PAC en el segundo semestre de 2015.

D. Otros Riesgos del Proyecto y Aspectos Especiales

- 2.8 Otro riesgo identificado, en materia de sostenibilidad, es la posibilidad de que todas las obras construidas en el ámbito del programa no sean mantenidas de acuerdo con las normas técnicas aceptadas. Las acciones de mitigación son: (i) el prestatario se comprometerá a tomar las medidas necesarias para que las obras financiadas con recursos del programa sean mantenidas de acuerdo con normas técnicas generalmente aceptadas; (ii) además, presentará al Banco anualmente (dentro del primer trimestre) y hasta tres años después del último desembolso, un informe y un plan de mantenimiento; y (iii) el prestatario se comprometerá a estipular con terceros la obligación de estos de mantener las obras que les sean transferidas de conformidad con el programa y en los términos arriba mencionados. Adicionalmente, la gentrificación se ha identificado como un posible riesgo social, dado a que las actividades de revitalización de los barrios podrían incrementar el valor de los mismos, lo cual generaría desplazamientos y marginalización de los habitantes con menos recursos (§1.17). Entre las acciones de mitigación están: (i) [el estudio de análisis de las condiciones socioeconómicas del MCG y las áreas de impacto](#); (ii) la implementación de un proyecto piloto con usos múltiples para familias de tres a seis salarios mínimos; y (iii) la realización de cursos de capacitación con el *Lincoln Land Institute*.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 **Mecanismo de ejecución.** El prestatario será el MCG y la República Federativa de Brasil será el garante de las obligaciones financieras relacionadas al préstamo. El prestatario creará, mediante decreto municipal, una Unidad de Gestión del Programa (UGP) dentro de la Central de Proyectos constituida mediante decreto municipal No. 12297/14, estructura subordinada directamente a la Secretaría de Gobierno y Relaciones Institucionales. **Será condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento, que el prestatario presente la evidencia de la creación de una UGP.**

- 3.2 La UGP será responsable de coordinar, monitorear y ejecutar las actividades del programa. La UGP contará con la colaboración de los siguientes órganos y/o entidades vinculadas al MCG, conforme sus respectivas áreas de competencia: PLANURB⁴⁰, Secretaría Municipal de Infraestructura, Transporte y Vivienda-SEINTRHA; Secretaría Municipal de Planeamiento, Gestión y Control-SEPLANFIC; Secretaría Municipal de Administración-SEMAD; Procuraduría General del Municipio de Campo Grande - PGM; Fundación Municipal de Cultura-FUNDAC; Instituto Municipal de Tecnología de Información-IMTI, AGETRAN y la Secretaría Municipal de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano-SEMADUR. **Será condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento la firma y entrada en vigor de un instrumento de cooperación entre la UGP y PLANURB, para establecer cómo será la coordinación entre ambas partes, durante la ejecución del programa.** La UGP estará compuesta por: (i) un coordinador general; (ii) un sub coordinador de revitalización del centro; (iii) un sub coordinador de movilidad urbana; (iv) consultores en las áreas administrativa financiera, de ingeniería, socio ambiental e informaciones; y (v) un equipo de apoyo técnico. Para ello será **condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento presentar los términos de referencia para la contratación de los especialistas necesarios para apoyar la UGP, conforme a los perfiles profesionales previamente acordados con el Banco.**
- 3.3 Las funciones de la UGP, incluirán: (i) la elaboración de la planificación operativa del programa (incluyendo el POA; Plan de Ejecución Plurianual (PEP); PA; y Plan Financiero, entre otros); (ii) la evaluación de los proyectos ejecutivos de las obras y de los términos de referencia de contratación de servicios para otras acciones del programa; (iii) la preparación de términos de referencia; (iv) la preparación y acompañamiento de los procesos de licitación de las obras, compras de bienes y servicios; (v) el control y acompañamiento de la supervisión y fiscalización de obras, y de los contratos de servicios; (vi) la coordinación y supervisión de los aspectos ambientales; (vii) el control de la contabilidad y archivos, presentación de solicitudes de desembolso y prestación de cuentas; (viii) el control físico y financiero, y elaboración de los informes de avance físico y financiero; (ix) el monitoreo y evaluación de los resultados intermedios y de las metas e indicadores del MR y del Informe de Monitoreo del Programa (PMR); (xi) la contratación de los sistemas gerenciales para el acompañamiento financiero; y (xii) la contratación de auditorías externas.
- 3.4 La CEL apoyará en la realización de los procesos de adquisición de bienes y de contratación de servicios y obras del programa. Antes de iniciar el primer proceso licitatorio para obras o bienes a ser financiados con recursos del préstamo, el prestatario deberá establecer la CEL para el programa y será condición contractual especial de ejecución.

⁴⁰ [PLANURB](#) tiene dentro de sus atribuciones elaborar, acompañar, evaluar y actualizar la política urbana de CG (incluyendo la actualización del PD). También es de competencia del Instituto asesorar la administración municipal en los aspectos referente a la planificación físico-territorial. Por esta razón, es necesario que la UGP coordina con el PLANURB las acciones de revitalización urbana previstas en el programa.

- 3.5 **Condiciones contractuales especiales de ejecución.** Serán condiciones contractuales especiales de ejecución que: (i) antes de la adjudicación de cada obra, el prestatario deberá presentar evidencia de que cuenta con la posesión legal y otros derechos necesarios sobre los terrenos a donde vaya a realizarse la obra respectiva; (ii) antes de comenzar con las obras relativas al proyecto piloto al que se refiere el Componente I, el prestatario deberá presentar evidencia de la declaración de utilidad pública de los inmuebles necesarios para ese proyecto, así como que ha determinado la viabilidad financiera, económica y jurídica del mismo, en términos satisfactorios para el Banco; (iii) el prestatario deberá determinar la viabilidad del proyecto piloto al que se refiere el Componente I, en términos satisfactorios para el Banco, antes de concluir el segundo año contado a partir de la vigencia del préstamo; y (iv) el prestatario deberá preparar un plan de desplazamiento económico para los comerciantes afectados conforme al [IGAS](#).
- 3.6 **Anticipo de fondos.** El programa operará con recursos adelantados por el Banco, que deberán satisfacer las necesidades reales de liquidez del proyecto. Serán presentados según los procedimientos de desembolsos del Banco y los nuevos anticipos podrán ser tramitados después de la rendición cuentas de por lo menos 80% de los fondos recibidos.
- 3.7 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Estas adquisiciones relacionadas y la contratación de servicios de consultoría se realizarán de acuerdo con las políticas para adquisición de obras y bienes financiados por el BID (GN-2349-9) y para la selección y contratación de consultores financiados por el BID (GN-2350-9). Las contrataciones de obras, bienes y servicios están definidas en el PA y se harán conforme al Anexo III, Acuerdo y Requisitos Fiduciarios.
- 3.8 **Financiamiento de terrenos y/o edificios.** Para la ejecución del proyecto piloto del Componente I, se prevé el financiamiento de terrenos y/o edificios⁴¹. La financiación de estos gastos es consistente con el documento “Modernización de políticas y prácticas de restricción al uso de recursos en préstamos de inversión (GN-2331-5)”, dado que: (i) es un gasto necesario para alcanzar los objetivos del proyecto; (ii) su uso es productivo; y (iii) es posible establecer que su costo es razonable a precios del mercado. El análisis del valor de mercado de los posibles terrenos y/o edificios a financiar se encuentra en el [Informe de Valor del Mercado de los Inmuebles](#).
- 3.9 **Selección directa.** Se prevé la selección directa, en conformidad con parágrafo 3.10(a) del documento (GN-2350-9), que la empresa informática SOFTPLAN dará continuidad a los servicios prestados para el sistema contable-financiero de gestión del programa, contratada con fondos del préstamo 1960/OC-BR.

⁴¹ Conforme al párrafo 1.9, el Municipio de Campo Grande ha identificado algunos terrenos y/o edificios que se consideran adecuados para la realización de los proyectos pilotos. Cada proyecto requiere la utilización de inmuebles específicos (Presentación del [proyecto piloto](#)). Con la determinación del proyecto piloto a llevarse a cabo se sabrá cuál es el terreno/edificio que va a financiarse. Se estima que el valor total de los terrenos y/o edificios identificados para los proyectos pilotos es inferior al 18% del monto de préstamo (US\$1,6 y US\$8,6 millones para las áreas uno y dos, respectivamente), de acuerdo con el [Informe de Valor del Mercado de los Inmuebles](#).

- 3.10 **Reconocimiento de gastos al aporte local.** El Banco podrá reconocer con cargo al aporte local, hasta por la suma de US\$11,2 millones (20% del monto estimado del aporte local), gastos elegibles efectuadas por el Prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo en supervisión de obras, estudios de ingeniería y las obras de transporte colectivo descrito en el Componente II, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la aprobación del perfil de proyecto, del 20 de marzo de 2015, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 3.11 **Supervisión de las obras.** Para la supervisión de las obras a ser financiadas con recursos del programa, el prestatario contratará los servicios de supervisión técnica y ambiental de las obras. Será condición contractual especial de ejecución, antes de iniciar las obras financiadas con recursos del préstamo, el prestatario deberá haber contratado una firma para la supervisión de la obra respectiva.
- 3.12 **Auditoría.** Durante el periodo de desembolsos, el prestatario presentará al Banco los estados financieros del programa, auditados por una firma de auditores externos independientes aceptable para el Banco, dentro de los 120 días del cierre de cada ejercicio fiscal del prestatario. El último de estos estados financieros auditados, se presentarán dentro de los 120 días posteriores a la fecha del último desembolso.
- 3.13 **Reglamento Operativo del Programa (ROP).** El [ROP](#) detallará los arreglos relativos a los mecanismos de ejecución y de coordinación interinstitucional entre la UGP y las entidades u órganos que le apoyarán en la ejecución. Incluirá los criterios de elegibilidad y las medidas socioambientales previstos en el IGAS aprobado por el Banco. Asimismo, establecerá los criterios de elección y los lineamientos para determinar la viabilidad del proyecto piloto mencionado en el Componente I. **Como condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento, el prestatario deberá presentar la versión final del ROP, que incluya como anexo el PGAS, en términos satisfactorios para el Banco.**

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados

- 3.14 **Sistema de monitoreo y seguimiento.** La UGP usará el PEP, el POA, el PA y la MR para el seguimiento de la ejecución del programa. La UGP preparará informes semestrales de progreso, incluyendo la información necesaria para completar el PMR. La UGP contará con un sistema de información gerencial que registrará todos los contratos y gastos del programa, generando datos para el monitoreo y seguimiento del mismo.
- 3.15 **Evaluación del programa.** El programa prevé la evaluación de resultados por medio de dos evaluaciones de impacto, una para el componente de revitalización urbana y otra para el componente de movilidad. Para ello se utilizará información administrativa recopilada de manera continua desde antes de la ejecución de los programas hasta después de que se hayan finalizado. Para estimar el impacto del componente de revitalización urbana se llevará a

cabo un enfoque de precios hedónicos⁴², que permita capturar la diferencia en el bienestar de los ciudadanos a partir de un análisis de diferencias en diferencias. Mientras que para el componente de movilidad y transporte será medido mediante estrategias cuasi-experimentales de controles sintéticos aprovechando la incorporación de las mejoras en una parte de los corredores de la ciudad. Para realizar las evaluaciones se contratarán consultorías, para las que están asignados US\$150.000. La metodología de evaluación, el objetivo, el plan de trabajo, y el presupuesto fueron acordados con el MCG y se detallan en el [PME](#).

⁴² Según la teoría de precios hedónicos, las variaciones en el precio de los inmuebles al variar uno de sus atributos (y mantener todo lo demás constante) determinan la valoración en equilibrio de los individuos de dicho atributo. El cambio en los precios de las viviendas al proveerlas de nuevas infraestructura urbana, reflejaría en la disponibilidad marginal a pagar por cada uno de los atributos. En este contexto, se podrá concluir que la intervención de infraestructura urbana ha tenido un impacto positivo si el precio de las viviendas del grupo de tratamiento (aquellas que se han beneficiado de las inversiones urbanas) es mayor al que hubiese sido en la ausencia de la inversión (estimado por el grupo de control o aquellas viviendas de características similares que no han sido beneficiarias de inversiones).

Development Effectiveness Matrix			
Summary			
I. Strategic Alignment			
1. IDB Strategic Development Objectives	Aligned		
Lending Program	-Lending to support climate change initiatives, renewable energy and environmental sustainability		
Regional Development Goals			
Bank Output Contribution (as defined in Results Framework of IDB-9)	-Municipal or other sub-national governments supported		
2. Country Strategy Development Objectives	Aligned		
Country Strategy Results Matrix	GN-2662-1	(i) Support large and medium-sized Brazilian cities in improving urban transportation, and (ii) Increase capacities for urban management and the provision of municipal services/infrastructure in medium-sized cities and metropolitan regions.	
Country Program Results Matrix	GN-2805	The intervention is included in the 2015 Operational Program.	
Relevance of this project to country development challenges (If not aligned to country strategy or country program)			
II. Development Outcomes - Evaluability			
	Highly Evaluable	Weight	Maximum Score
3. Evidence-based Assessment & Solution	9.1		10
	8.0	33.33%	10
3.1 Program Diagnosis	3.0		
3.2 Proposed Interventions or Solutions	2.4		
3.3 Results Matrix Quality	2.6		
4. Ex ante Economic Analysis	10.0	33.33%	10
4.1 The program has an ERR/NPV, a Cost-Effectiveness Analysis or a General Economic Analysis	4.0		
4.2 Identified and Quantified Benefits	1.5		
4.3 Identified and Quantified Costs	1.5		
4.4 Reasonable Assumptions	1.5		
4.5 Sensitivity Analysis	1.5		
5. Monitoring and Evaluation	9.3	33.33%	10
5.1 Monitoring Mechanisms	2.5		
5.2 Evaluation Plan	6.8		
III. Risks & Mitigation Monitoring Matrix			
Overall risks rate = magnitude of risks*likelihood	Low		
Identified risks have been rated for magnitude and likelihood	Yes		
Mitigation measures have been identified for major risks	Yes		
Mitigation measures have indicators for tracking their implementation	Yes		
Environmental & social risk classification	B		
IV. IDB's Role - Additionality			
The project relies on the use of country systems			
Fiduciary (VPC/FMP Criteria)	Yes	Financial Management: Budget. Procurement: National Public Bidding.	
Non-Fiduciary	Yes	Monitoring and Evaluation National System.	
The IDB's involvement promotes additional improvements of the intended beneficiaries and/or public sector entity in the following dimensions:			
Gender Equality			
Labor			
Environment			
Additional (to project preparation) technical assistance was provided to the public sector entity prior to approval to increase the likelihood of success of the project			
The ex-post impact evaluation of the project will produce evidence to close knowledge gaps in the sector that were identified in the project document and/or in the evaluation plan			

The Program of Integrated Urban Development in the Municipality of Campo Grande aims to contribute to the economic reactivation of the central region. More specifically, it aims to promote living conditions, revitalize commerce, and improve access. The project proposes the improvement of infrastructure and public spaces, and enhancing the efficiency of the public transportation system. The problem is diagnosed based on data by the Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010) where an estimation on population growth for the central neighborhoods shows null growth as opposed to the average 1.7% in the region. The absence of population growth is attributed to investments in peripheral zones. This in turn has resulted in a low demographic structure and a horizontal construction pattern in the municipality. This structure is identified as the cause of elevated costs to provide public infrastructure.

This operation aims to continue the work started with operation 1960/OC-BR, which had the goal to diagnose, develop instruments and identify strategic projects to promote the development of urban functions. This diagnosis supports the choice of the intervention areas in the current loan. Even though evidence of the effectiveness of the intervention is provided for changes on several development indicators, no argument or direct evidence is provided on its effectiveness on the chosen result indicators. The results matrix has a clear vertical logic. Many of the product indicators are not specific in spite of an inclusion in the Monitoring & Evaluation Plan (MEP) of a more detailed description. The expected change for the result indicator for component I and the indicator have different units and points are deducted for this inconsistency. A cost-benefit analysis estimates a project IRR of 36.6%.

The proposed evaluation includes estimation of program impacts with a fixed effects methodology for the results indicator associated with component I. Value of real state in the central region. The evaluation proposed includes an estimation of program impacts with a synthetic cohorts methodology for the results indicator associated with component II: Travel time for public transportation users. For this component, it is not clear which units will be used to generate the comparison group or if estimation assumptions will be met. As a result, points related to the definition of a counterfactual are deducted.

The project is classified as low risk. The main risks identified are discontinuity in execution due to municipal elections in October of 2016 and that the construction units do not meet with the specified technical norms. The proposed mitigation actions are planning and involvement of the private and civil sectors for the first risk, and the generation of reports, maintenance for up to three years after the last disbursement and stipulation of third parties for the maintenance for the second risk.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo general	El objetivo general del programa es contribuir a la revitalización de la región central de Campo Grande.
Objetivos específicos	Los objetivos específicos son: (i) fomentar la ocupación de áreas con vacíos urbanos y la revitalización del comercio en la Zona Especial de Interés Cultural (ZEIC), a través del mejoramiento de la infraestructura y los espacios públicos; y (ii) aumentar la eficiencia del sistema de transporte colectivo y la accesibilidad al centro.

Indicadores	Unidad de medida	Línea base (2014)	Meta final		Fuente/ Medio de verificación	Observaciones
		Valor	Valor	Año		
RESULTADO ESPERADO 1: VALORIZACIÓN INMOBILIARIA DE LA REGIÓN CENTRAL						
Valor de los inmuebles en la región central	R\$/m ²	R\$1.847,73	5,5%	2020	Informe de Terminación de Proyecto - PCR – Unidad Gestora del Programa (UGP). Fuente: Secretaría de Hacienda Pública – IPTU/ITBI/CVI.	El porcentaje de valorización del 5,5% para inmuebles (comerciales y de servicios) en el área de intervención. Se adoptó para la línea base los valores de los inmuebles del catastro de la Prefectura Municipal de Campo Grande (IPTU, ITBI, CVI), en valores medios. Esta valorización es incremental en relación a la media de valorización del área de control. Este indicador está en conformidad con la Evaluación Económica ex ante del programa.
RESULTADO ESPERADO 2: TIEMPO DE VIAJE DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE CAMPO GRANDE						
Tiempo de viaje de los usuarios del transporte colectivo en relación al control sintético	Minutos	A definir	A definir	2020	Informe de Terminación de Proyecto - PCR e informes de progreso. Registros de tiempo de viaje facilitados por la AGETTRAN. Sistema de Synchro / Simtraffic.	La línea de base y la meta serán obtenidas por el equipo local. La metodología de análisis del indicador está detallada en el Plan de Monitoreo y Evaluación del Programa.

PRODUCTOS

Indicadores	Unidad de medida	Línea base	Mediciones intermedias					Meta final		Fuente/ Medio de Verificación	Observaciones
			Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Valor	Año		
			2016	2017	2018	2019	2020				
COMPONENTES DE INVERSIONES											
Componente I - REVITALIZACIÓN DEL CENTRO											
Calle 14 de Julho pavimentada	Metros	0	-	-	-	1.400	-	1.400	2019	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	Tramo entre la Av. Fernando Correa da Costa y la Av. Mato Grosso.
Estandarización de las calzadas de la Calle 14 de Julho concluida	Metros	0	-	-	-	1.400	-	1.400	2019	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	Tramo entre la Av. Fernando Correa da Costa y la Av. Mato Grosso.
Enterramiento de cableado con la instalación de redes subterráneas de energía y de servicios de comunicación en la Calle 14 de Julho concluida	Metros	0	-	-	-	1.400	-	1.400	2019	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	Tramo entre la Av. Fernando Correa da Costa y la Av. Mato Grosso.
Implantación de mobiliario urbano y arborización en la Calle 14 de Julho	Metros	0	-	-	-	1.400	-	1.400	2019	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	Tramo entre la Av. Fernando Correa da Costa y la Av. Mato Grosso.
Plan Urbanístico de la Región Central actualizado	Plan	0	-	-	1	-	-	1	2018	Acta del CMDU/ Informe Semestral del Programa – UGP.	Plan Urbanístico de la Región Central aprobado por el Concejo Municipal de Desarrollo y Urbanización – (CMDU)
Proyecto Pilóto en la región central	Proyecto Piloto	0	-	-	-	-	1	1	2018	Carta emitida por la SEMADUR. Informe Semestral del Programa.	Proyecto Piloto aprobado por la SEMADUR (*)

Indicadores	Unidad de medida	Línea base	Mediciones intermedias					Meta final		Fuente/ Medio de Verificación	Observaciones
			Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Valor	Año		
			2016	2017	2018	2019	2020				
implementado											
Plan Director de Campo Grande actualizado	Plan	0	1	-	-	-	-	1	2016	Acta del CMDU / Informe Semestral del Programa.	Plan aprobado por el Concejo Municipal de Desarrollo y Urbanización – CMDU

(*) Secretaría Municipal de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano – SEMADUR.

Indicadores	Unidad de medida	Línea base	Mediciones intermedias					Meta final		Fuente/ Medio de Verificación	Observaciones
			Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Valor	Año		
			2016	2017	2018	2019	2020				
Componente II - MOVILIDAD URBANA											
Estaciones Urbanas de transbordo (autobús) concluídas con espacios designados y señalizados para tomar en cuenta las necesidades de las mujeres. Cafezais, São Francisco, Parati, Tiradentes.	Estación	0	-	-	2	2	-	4	2019	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	Capacidad de pasajeros: Cafezais: 20.500 pasajeros /día; Parati: 19.000 pasajeros /día; Tiradentes: 25.000 pasajeros/día; São Francisco: 21.000 pasajeros/día. Necesidades de mujer incluyen: mujeres embarazadas, espacios amplios para manipular carritos de bebe y compras e iluminación, entre otras.
Reforma y ampliación de la Estación Urbana de transbordo Morenã concluída.	Estación	0	-	1	-	-	-	1	2017	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	Ampliación de la capacidad en 12.000 usuarios/día, totalizando 67.000 usuarios/día. La estación será implantada en el Corredor Sur.
Corredor Norte pavimentado	Km	0	-	-	-	5,52	17,18	22,7	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones).	

Indicadores	Unidad de medida	Línea base	Mediciones intermedias					Meta final		Fuente/ Medio de Verificación	Observaciones
			Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Valor	Año		
			2016	2017	2018	2019	2020	Valor	Año		
										Informe Semestral del Programa – UGP.	
Señalización vertical y horizontal Implantada en el Corredor Norte	Km	0	-	-	-	-	22,7	22,7	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	
Estaciones de embarque/desembarque implantadas en el Corredor Norte	Unidad	0	-	-	-	-	32	32	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	
Corredor Sudoeste pavimentado	Km	0	-	3,32	3,87	4,92	9,05	21,16	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	
Señalización vertical y horizontal Implantada en el Corredor Sudoeste	Km	0	-	-	-	-	21,16	21,16	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	
Estaciones de embarque/desembarque implantadas en el Corredor Sudoeste	Unidad	0	-	-	-	-	33	33	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	
Corredor Sur Implantado	Km	0	-	-	8,89	2,97	6,07	17,93	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	
Señalización vertical y horizontal Implantada en el	Km	0	-	-	-	-	17,93	17,93	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del	

Indicadores	Unidad de medida	Línea base	Mediciones intermedias					Meta final		Fuente/ Medio de Verificación	Observaciones
			Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Valor	Año		
			2016	2017	2018	2019	2020				
Corredor Sur										Programa – UGP.	
Estaciones de embarque/desembarque implantadas en el Corredor Sur	Unidad	0	-	-	-	-	21	21	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	
Viaducto Av. Olavo Vilela de Andrade / Costa e Silva construido en el Corredor Sur	Unidad	0	-	-	-	-	1	1	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	
Paradas de autobús instalados	Unidad	0	0	100	100	100	200	500	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	
Plan de Movilidad Urbana Actualizado, con sus respectivos PD, conforme Ley Federal 12.587/2012	Unidad	0	-	-	-	1	-	1	2019	Plan aprobado por CMDU / Decreto Municipal. Informe Semestral Programa – UGP.	

INDICADOR SECTORIAL											
Indicador	Unidad de medida	Línea base	Mediciones intermedias					Meta final		Fuente/ Medio de Verificación	Observaciones
			Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Valor	Año		
			2016	2017	2018	2019	2020				
Kilómetros construidos o rehabilitados	Km	0	-	3,32	12,76	14,81	32,3	63,19	2020	Acta de entrega de obra / Informes de progreso de obras (mediciones). Informe Semestral del Programa – UGP.	Para este indicador consideraron las siguientes intervenciones: Calle 14 de Julho y los corredores Norte, Sudoeste y Sur.

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

PAÍS:	Brasil
PROYECTO N°:	BR-L1422
NOMBRE:	Programa de Desarrollo Integrado del Municipio de Campo Grande – Viva Campo Grande II
ORGANISMO EJECUTOR:	Municipio de Campo Grande
PREPARADO POR:	German Zappani (Especialista Financiero), Marcos Teixeira de Almeida (Especialista Adquisiciones) y Mario Ferreira de Andrade (Consultor Financiero).

I. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL PAÍS Y ORGANISMO EJECUTOR

- 1.1 El País dispone de sistemas fiduciarios que en los últimos años se han desarrollado significativamente en todas las esferas de la administración pública federal, estadual y municipal, y que permiten una buena gestión de los procesos administrativos, financieros y de adquisiciones, cumpliendo de forma general, los principios de transparencia, economía y eficiencia. El Banco también reconoce que la utilización de los sistemas fiduciarios del País, principalmente en la esfera municipal, involucra riesgos iniciales, hasta que los sistemas estén totalmente ajustados a estándares internacionales. En este sentido, el Banco viene apoyando el fortalecimiento de estos sistemas para que los mismos continúen perfeccionándose.
- 1.2 Para esta operación, el prestatario y organismo ejecutor será el Municipio de Campo Grande (MCG), cuya estructura de Gobierno - Administración Directa, está dividida en trece Secretarías: Gobierno y Relaciones Institucionales (SEGOV); Planificación, Finanzas y Control (SEPLANFIC); Infraestructura, Transporte y Habitación (SEINTRHA); Administración (SEMAD); Políticas y Asistencia Social (SAS); Desarrollo Económico, Ciencia y tecnología, Turismo y Negocios Agrícolas (SEDESC); Medio Ambiente y Desarrollo Urbano (SEMADUR); Educación (SEMED); Juventud (SEMJU); Políticas para Mujeres (SEMMU); Ingresos (SEMRE); Seguridad Pública (SEMSP); y Salud Pública (SESAU); una Procuraduría Jurídica y una Defensoría General.
- 1.3 Subordinada directamente a la SEGOV, existe una Unidad de Gestión de Proyectos (UGP), que es responsable por la gestión de los proyectos ejecutados por el Municipio. Esta Unidad que también quedará con la gestión del Programa, está formada por un coordinador general, y por funcionarios del Municipio y consultores contratados, en las áreas financieras, ingeniería, arquitectura, socioambiental y jurídico. Este equipo tiene amplia experiencia en la ejecución de proyecto de inversión del BID y parte del personal, ya ha actuado en la gestión del programa anterior.
- 1.4 Además de esta estructura de administración directa, el MCG cuenta con variadas unidades autárquicas y fundaciones vinculadas a diversas Secretarías, que prestan servicios técnicos y asistenciales, incluyendo el Instituto Municipal de Tecnología de la Información (IMTI) quien ha desarrollado el sistema de

información para control financiero, contable y presupuestario del Municipio, ajustado al nuevo Plan de Cuentas establecido por la Secretaría del Tesoro Nacional del Gobierno Federal. Este sistema denominado SICONT, se encuentra en operación desde enero de 2015 y será utilizado por el programa.

II. EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL, RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 2.1 La evaluación de la gestión fiduciaria del ejecutor fue realizada en base a reuniones efectuadas con el equipo del proyecto del Banco con la Unidad de Gestión de Proyectos (UGP/SEGOV) y los técnicos y gerentes de las Secretarías/Agencia SEPLANFIC, SEINTRHA e IMTI. Adicionalmente, fue considerada la información utilizada para la preparación de este proyecto y del proyecto BR-L1104, el cual fue ejecutado por el Municipio y recientemente finalizado: evaluación institucional (SECI), evaluación ex post, informes de auditoría externa, Matriz de Riesgos y otros informes de seguimiento preparados por el Banco y el Ejecutor. Teniendo en cuenta este material, hemos elaborado los acuerdos fiduciarios que se aplicarán para la ejecución del programa, tanto en materia de adquisiciones como de gestión financiera.
- 2.2 Los procesos de adquisición del Municipio están a cargo de la Central de Compras, unidad de la SEMAD, responsable por todas las licitaciones y contrataciones del Municipio. Para agilizar las operaciones del Programa, está prevista la creación de una Comisión Especial de Licitación (CEL) dentro de la UGP, que contará con soporte profesional técnico, operativo y jurídico de la propia Unidad, para la elaboración y revisión previa de todos los documentos del programa. No se anticipan problemas en estas actividades, considerando la experiencia anterior de la UGP. Los riesgos fiduciarios específicos, y sus medidas de mitigación están detallado en la Matriz de Riesgos de la operación. La operación fue clasificada como de riesgo medio tanto en gestión financiera como en adquisiciones.

III. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN CLÁUSULAS CONTRACTUALES

- 3.1 Los aspectos a ser considerados son los siguientes:
 - a. Que sea presentado a satisfacción del Banco, previo al primer desembolso, evidencias de:
 - i. Formalización de la UGP/SEGOV como unidad responsable por las actividades de gestión y coordinación del programa, establecer sus funciones y atribuciones, y asignación de los recursos humanos.
 - ii. Implantación del Reglamento Operativo.
 - iii. Creación de la Comisión Especial de Licitación/UGP, para las operaciones del programa.

- iv. Definición del criterio de conversión de los gastos efectuados en moneda local a US dólares: (a) por el tipo de cambio vigente en la fecha del pago; o (b) por el tipo de cambio efectivo en la fecha de la conversión de la moneda de la operación en moneda local, caso adelanto de fondos.
- v. Establecer que la rendición de cuentas de los montos desembolsados por el Banco a través de la modalidad adelanto de fondos, sea presentada cuando se haya utilizado por lo menos 80% del respectivo adelanto.

IV. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

A. Ejecución de las Adquisiciones

- 4.1 **Documentos de licitación.** Las adquisiciones serán llevadas adelante a través de la Comisión Especial de Licitación/UGP a ser creada para el programa. Cuando financiadas por el Banco, las adquisiciones de las Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría serán efectuadas con base en el documento Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID GN-2349-9 y la selección y contratación de consultores, según las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID GN-2350-9, ambas de marzo de 2011. La revisión de los procesos de adquisiciones por parte del Banco serán realizadas de acuerdo a lo establecido en el Plan de Adquisiciones.
- 4.2 **Uso de sistema nacional de adquisiciones.** Para la adquisición de bienes e servicios comunes, de acuerdo con los modelos aprobados por el Banco. Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad también será aplicable a la operación. El Plan de Adquisiciones de la operación y sus actualizaciones indicará cuales contrataciones se ejecutarán a través de los sistemas nacionales aprobados.
- 4.3 **Financiamiento de terrenos y/o edificios.** Para la ejecución del proyecto piloto del Componente I, se prevé el financiamiento de terrenos y/o edificios¹. La financiación de estos gastos es consistente con el documento “Modernización de políticas y prácticas de restricción al uso de recursos en préstamos de inversión (GN-2331-5)”, dado que: (i) es un gasto necesario para alcanzar los objetivos del proyecto; (ii) su uso es productivo; y (iii) es posible establecer que su costo es razonable a precios del mercado. El análisis del valor de mercado de los posibles terrenos y/o edificios a financiar se encuentra en el [Informe de Valor del Mercado de los Inmuebles](#).
- 4.4 **Selección directa.** Se prevé la contratación directa, en conformidad con parágrafo 3.10(a) del documento (GN-2350-9), que la empresa informática SOFTPLAN dará

¹ Conforme se explica en el párrafo 1.9, el Municipio de Campo Grande ha identificado algunos terrenos y/o edificios que se consideran adecuados para la realización de los proyectos pilotos. Cada proyecto requiere la utilización de inmuebles específicos (Presentación del [proyecto piloto](#)). Con la determinación del proyecto piloto a llevarse a cabo se sabrá cuál es el terreno/edificio que va a financiarse. Se estima que el valor total de los terrenos y/o edificios identificados para los proyectos pilotos es inferior al 18% del monto de préstamo (US\$1,6 y US\$8,6 millones para las áreas uno y dos, respectivamente), de acuerdo con el [Informe de Valor del Mercado de los Inmuebles](#).

- continuidad a los servicios prestados para el sistema contable-financiero de gestión del programa, contratada con fondos del préstamo 1960/OC-BR.
- 4.5 **La selección de los consultores individuales.** Se hará teniendo en cuenta sus calificaciones para realizar el trabajo, sobre la base de comparación de calificaciones de por lo menos tres candidatos. Cuando la situación así lo disponga, se podrán publicar anuncios en la prensa local o internacional a fin de obtener antecedentes de consultores calificados.
- 4.6 **Gastos concurrentes.** Están previstas adquisiciones en el montante de hasta US\$50 mil para bienes y hasta US\$50 mil, para contratación servicios destinados a la recuperación del edificio sede de la UGP del programa.
- 4.7 **Adquisiciones anticipadas.** El Banco podrá reconocer adquisiciones efectuadas o a ser efectuadas en los plazos determinados en el contrato préstamo:
- a. Reconocimiento de gastos al aporte local: El Banco podrá reconocer con cargo al aporte local, hasta por la suma de US\$11,2 millones (20% del monto estimado del aporte local), gastos elegibles efectuadas por el Prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo en supervisión de obras, estudios de ingeniería y las obras de transporte colectivo descrito en el Componente II, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la aprobación del perfil de proyecto, del 20 de marzo de 2015, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 4.8 **Otros.** posibles adquisiciones de terrenos e/o inmuebles de acuerdo con la política del Banco para los temas previstos, en el documento GN-2331-5 y la Guía CC-6004-2.

B. Montos Límites para Licitación Internacional y Lista Corta con Conformación

1. Internacional:

- a. Licitación Pública Internacional (LPI) para obras: arriba de US\$25 millones;
- b. LPI para bienes y servicios: arriba de US\$5 millones
- c. Publicidad Internacional para Consultoría: monto superior de US\$200 mil y Lista corta nacional: abajo de US\$1 millón

C. Adquisiciones Principales

Actividad	Método de Selección	Fecha Estimada	Monto Estimado 000'US\$
Obras			
Revitalización de la Calle 14 de Julho y transversales	LPI	Octubre/15	27.200

Actividad	Método de Selección	Fecha Estimada	Monto Estimado 000'US\$
Firmas			
Supervisión de obras	SBQC	Octubre/15	7.600
Estudios y Proyectos del Centro	SBQC		3.000
Individuos			
Consultores para auxiliar el Gerenciamiento	Selección de consultores individuales	Octubre/15	2.500

D. Supervisión de Adquisiciones

4.9 El método de supervisión será:

- a. ex ante: (i) para todas las LPI de obras, bienes e servicios; (ii) para todas las consultorías sobre US\$1 millón; y (iii) para a primera adquisición de cualquier procedimiento.
- b. ex post: todas las demás adquisiciones.

4.10 Las revisiones de las adquisiciones por parte del Banco serán realizadas de acuerdo con el Plan de Adquisiciones establecido.

E. Disposiciones Especiales

4.11 No aplica

F. Registros y Archivos

4.12 Los archivos deberán estar ubicados en las oficinas de la UGP y bajo las condiciones de seguridad correspondiente.

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA

A. Programación y Presupuesto

5.1 La programación de actividades y presupuesto del municipio están a cargo de la SEPLANFIC, constituida por cuatro superintendencias (Planificación y Programación; Gestión de Presupuesto; Control y Gestión de Gastos; y Gestión Financiera) y una unidad denominada Auditoría General del Municipio creada en 2012, que aún no está implantada.

5.2 La SEPLANFIC tiene como principal responsabilidad establecer las directrices presupuestarias, preparar los documentos presupuestarios oficiales - PPA, LDO, LOA, controlar su ejecución, y garantizar la gestión de las acciones económica, financiera y contable del Municipio.

5.3 Actualmente, el principal instrumento de planificación y control de ejecución presupuestaria es el sistema de información y gestión gubernamental integrado

denominado SICONT. Este sistema, recientemente implantado, incorpora los módulos de Presupuesto, Financiero y Contable.

- 5.4 Las propuestas de presupuesto elaboradas anualmente por las diversas Secretarías municipales, incluyendo las necesidades del programa son consolidadas en SEPLANFIC, que después de su aprobación, acompaña todo el proceso de ejecución - registros de empeño, liquidación y pago. Para 2015, el Municipio tiene aprobado un presupuesto total de aproximadamente R\$3.672 millones, entre gastos corrientes y de capital.

B. Contabilidad y Sistemas de Información

- 5.5 Los procesos de registro de compromisos, autorizaciones, liquidaciones y pagos y los correspondientes registros contables del programa, seguirán los procedimientos y normas del Municipio.
- 5.6 El SICONT, como sistema de registro oficial del Municipio, registrará todas las operaciones del programa, por fuente de recursos, utilizando el plan de cuentas del oficial del Gobierno Federal. Este sistema aún no dispone de las facilidades operativas necesarias para el registro de la información contable, según las categorías de inversión establecidas en contrato de préstamo, y tampoco, permite la generación de los informes financieros requeridos por el Banco.
- 5.7 Para superar esta situación, la UGP planea utilizar temporalmente, el sistema de información de la empresa de informática SOFTPLAN, que reúne todas las facilidades para el control financiero del programa, y la elaboración de los cuadros de desembolsos, informes de seguimiento e informes para la auditoría externa, según los requerimientos del Banco. Este sistema fue utilizado satisfactoriamente en el programa BID anterior y los profesionales de la UGP tienen amplia experiencia en su operación. La contratación de este sistema deberá ser realizada a través de contratación directa, justificándose al ser una extensión del contrato de servicios del préstamo finalizado.
- 5.8 El SICONT será la fuente primaria de las informaciones financieras del programa y asegura la transparencia e integridad de los datos y registros.

C. Desembolsos y Flujo de Fondos

- 5.9 Los desembolsos, flujo de recursos y pagos del programa serán realizados utilizando la estructura de las unidades funcionales de gestión financiera existentes en el gobierno municipal. Los desembolsos serán realizados principalmente, en la modalidad Adelanto de Fondos. Se recomienda que los desembolsos por este concepto, tengan una frecuencia semestral; la rendición de cuentas de los gastos elegibles relacionados, debe ser presentada cuando se haya utilizado por lo menos 80% del monto adelantado. Será realizada la revisión ex post de los procesos de desembolsos en una frecuencia a ser definida por el Banco, basado en el riesgo existente. Los recursos adelantados por el Banco serán depositados en cuenta bancaria especialmente abierta por la UGP para el manejo y control de estos recursos.

D. Control Interno

- 5.10 En julio de 2012, a través del Decreto no.11.888 fue creada, dentro de la estructura de la SEPLANFIC, la Auditoría General del Municipio con el objetivo principal de evaluar las acciones gubernamentales y la gestión de los administradores públicos, organizada en dos unidades operativas: Fiscalización e Inspección, y Contabilidad. Por falta de recursos y también por los recientes cambios de gobierno, su organización fue paralizada en 2013 y no hay planes para reactivación en corto plazo. Sin embargo, la Coordinación de Contabilidad que ya era parte de la estructura de SEPLANFIC, continua en plena operación.

E. Control Externo e Informes

- 5.11 No existe la función de control externo sobre el uso de los fondos propios municipales. Para los fondos de terceros provenientes de contratos de préstamos y/o convenios, el Tribunal de Cuentas del Estado (TCE); para recursos estatales y la Contaduría General de la Unión (CGU), para recursos Federales son quienes ejercen la función de control externo. Firmas privadas cuando es requerido en las operaciones externas.
- 5.12 Está previsto que la auditoría de los estados financieros del programa será realizada por una firma de auditoría externa independiente, contratada de acuerdo con las políticas del Banco. Los estados financieros auditados se presentarán anualmente al Banco con corte al 31 de diciembre de cada año, dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio calendario, a partir de aquel en que se inicien los desembolsos del financiamiento.

F. Plan de Supervisión Financiera

- 5.13 El Plan de Supervisión anual está orientado para una operación de riesgo medio. Se confeccionará un plan de supervisión anual el cual podrá ser modificado durante la ejecución del proyecto, conforme a las circunstancias de riesgo observadas o por necesidades de control adicionales determinadas por el Banco.

G. Mecanismo de Ejecución

- 5.14 La UGP será responsable de coordinar, monitorear y ejecutar las actividades del programa, en colaboración con las demás Secretarías y Entidades Autárquicas participantes en la ejecución conforme sus respectivas áreas de competencia, tales como: PLANURB, SEINTRHA, SEPLANFIC, SEMAD y AGETRAN, por las actividades de la CEL a ser creada. Contará con el apoyo de la estructura operativa del Municipio y realizará todas las operaciones de registro financiero, desembolsos y preparación de los informes de requeridos por el Banco.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/___

Brasil. Préstamo ___/OC-BR al Municipio de Campo Grande
Programa de Desarrollo Urbano Integrado del Municipio
de Campo Grande– VIVA CAMPO GRANDE II

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el Municipio de Campo Grande, como Prestatario, y con la República Federativa del Brasil, como Garante, para otorgarle al primero un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Desarrollo Urbano Integrado del Municipio de Campo Grande – VIVA CAMPO GRANDE II. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$56.000.000 de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ___ de _____ de 20__)

LEG/SGO/CSC/IDBDOCS: 39796859
Pipeline No. BR-L1422