



Directorio Ejecutivo

Para consideración

A partir del: 20 de septiembre de 2006

AT-1350

12 de septiembre de 2006

Original: español

Al: Directorio Ejecutivo

Del: Secretario

Asunto: Colombia. Cooperación técnica no reembolsable para un programa de vías para la integración y la equidad en Antioquía

Información básica:	Organismos ejecutor	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
	Monto	hasta US\$480.000
	Fuente	Fondo Especial del Japón
	Monto	hasta US\$600.000
	Fuente	Fondo Japonés para Servicios de Consultoría

Consultas a: Señor Rodolfo Huici (extensión 2892)

Referencias: AT-1046-4(11/95), GN-1838-1(7/94), DR-398-5(5/03)

Otra distribución: Representante en Colombia

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

COLOMBIA

ANTIOQUIA. PROGRAMA DE VÍAS PARA LA INTEGRACIÓN Y LA EQUIDAD

(CO-T1034)

PLAN DE OPERACIONES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rodolfo Huici (RE3/FI3), jefe de equipo; Vera Lucía Vicentini (RE3/FI3), Diego Buchara (RE3/LEG), Alejandro Fros (COF/CCO) e Isabel Cardona (RE3/FI3), quien asistió en la producción del documento.

ÍNDICE

I.	RESUMEN EJECUTIVO.....	1
II.	MARCO DE REFERENCIA Y JUSTIFICACIÓN	1
III.	EL PROGRAMA	3
	A. Objetivos y descripción	3
	B. Componentes	4
IV.	COSTO Y FINANCIAMIENTO	5
V.	EJECUCIÓN DEL PROGRAMA	6
	A. Organismo ejecutor.....	6
	B. Ejecución y administración del proyecto.....	7
	C. Período de ejecución y calendario de desembolsos	8
	D. Adquisiciones.....	8
VI.	MONITOREO Y EVALUACIÓN	9
	A. Monitoreo y seguimiento	9
	B. Evaluación	9
VII.	BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA.....	9
	A. Beneficios y beneficiarios.....	9
	B. Riesgos.....	10
VIII.	REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL.....	10
IX.	CERTIFICACIÓN	11

ANEXOS

ANEXO I	Marco Lógico
ANEXO II	Presupuesto estimado
ANEXO III	Plan de Contrataciones

APÉNDICES

Proyecto de Resolución

Términos de Referencia: Estudio legal de modalidades empresariales para el diseño, promoción y organización de microempresas de mantenimiento de Caminos Vecinales.

Términos de Referencia: Evaluación de impacto económico, social, ambiental e Institucional del PVIE.

Términos de Referencia: Estudio de evaluación social de beneficiarios y del impacto socioeconómico y de género.

Términos de Referencia: Elaboración del manual para la planificación vial.

Términos de Referencia: Capacitación a las microempresas y el fortalecimiento institucional.

DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS

Los datos básicos socioeconómicos, incluyendo información sobre deuda pública, se encuentran disponibles en la siguiente dirección:

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

SIGLAS Y ABREVIATURAS

CT	Cooperación Técnica
CdH	Caminos de Herradura
GL	Gobiernos Locales
GdA	Gobernación de Antioquia
JCF	Japan Consulting Fund
JSF	Japan Special Fund
MEMV	Microempresas de mantenimiento vial
PVIE	Programa de Vías para la Integración y la Equidad
SIF	Secretaría de Infraestructura Física
SIG	Sistema de Información Geográfico

ANTIOQUIA. PROGRAMA DE VÍAS PARA LA INTEGRACIÓN Y LA EQUIDAD

CO-T1034

I. RESUMEN EJECUTIVO

Organismo Ejecutor:	Secretaría de Infraestructura Física, Gobernación de Antioquia		
Beneficiarios:	Gobernación de Antioquia, gobiernos municipales y comunidades rurales		
Financiamiento:	Banco	(JSF):	US\$ 480.000
		(JCF):	US\$ 600.000
	Local:		US\$ 270.000
	Total:		US\$ 1.350.000
Objetivos:	Proveer asistencia técnica a la Gobernación de Antioquia para desarrollar e implementar el marco técnico, ambiental e institucional y los instrumentos necesarios para ejecutar y acompañar al Programa de vías para la integración y la equidad, a cargo de la Secretaría de Infraestructura Física y, a través de este Programa, mejorar la capacidad de planificación y gestión de los sectores vial y transporte departamentales.		
Plazos:	Período de ejecución:	36	meses
	Período de desembolso:	42	meses
Condiciones contractuales especiales:	Ninguna.		
Excepciones a las políticas del Banco	La operación no contiene excepciones a las políticas del Banco.		
Revisión social y ambiental:	El CESI revisó y aprobó el Perfil de Cooperación Técnica en su reunión CESI 26-06 del 30 de junio 2006, tal como fue presentado y no requirió revisiones adicionales.		
Coordinación con otros donantes	El Banco es el único organismo financiero de desarrollo con actuación en el sector transporte del Departamento de Antioquia. Esta CT y la CO-T1040 integran el marco de apoyo al PVIE.		

II. MARCO DE REFERENCIA Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 Antioquia, si bien se encuentra entre los más importantes departamentos de Colombia, posee una de las tasas de desempleo más altas del país, en un territorio signado por conflictos civiles de diverso origen. En estas condiciones, el 61% de su población se encuentra debajo de la línea de pobreza y el 21% en condiciones de extrema pobreza. Antioquia ha

identificado el aislamiento y la mala accesibilidad física entre los factores más importantes en la persistencia de la pobreza rural y ha puesto un gran interés en la expansión de la infraestructura y servicios de transporte en áreas rurales como una manera estructural de encarar estos temas.

- 2.2 El Programa de vías para la integración y la equidad (PVIE) posee así gran prioridad, tanto en términos sociales, como económicos y políticos, prioridad demostrada por el compromiso que la Gobernación de Antioquia (GdA) asume a través del sustancial incremento en el presupuesto destinado a estas actividades, tanto en el presupuesto actual como en el de los años próximos, y su decisión de asegurar este financiamiento mediante un préstamo con el Banco (CO-L1016). Esta cooperación técnica (CT) apoyará la ejecución del PVIE; sus actividades son esenciales para alcanzar una mejora sustancial en la calidad de la planificación y gestión viales, con su consecuente impacto en la expansión económica y mejora de las condiciones de vida de la población, particularmente la rural.
- 2.3 La estrategia del Banco en Colombia se centra en: (i) la reactivación y la mejora de la dinámica económica; (ii) el impulso al desarrollo social mientras se protege las necesidades y los derechos de aquéllos que más lo requieren; y (iii) la mejora de la gobernabilidad y el apoyo a los esfuerzos de modernización del estado. El PVIE y, por ende, esta CT, serán una parte integral de esta estrategia debido a que: (i) contribuirán a la competitividad y crecimiento de la economía mediante la mejora de la accesibilidad física; (ii) promoverán la integración regional de áreas aisladas del departamento donde, gracias a la naturaleza de las inversiones, la población rural pobre será quien más se beneficie; y (iii) apoyarán los esfuerzos de descentralización al acompañar la gestión vial de los gobiernos locales (GL) y de gobernabilidad al promover la equidad social en un departamento donde la violencia política y social ha sido, en épocas recientes, prevalente.
- 2.4 La estrategia del Banco para el sector busca desarrollar una cartera diversificada, consistente en actividades en el nivel central de gobierno (proyectos viales de importancia nacional y regional, la competitividad y las plataformas logísticas) y subnacional, tanto departamental (redes viales secundaria y terciaria) como municipal (red vial terciaria, transporte público urbano). Esta estrategia es consistente con los esfuerzos del gobierno de Colombia identificados en sus principales medios de planificación de medio y largo plazo, la Agenda Interna y la Visión 2019.
- 2.5 El Programa de vías para la integración y la equidad (CO-L1016) fue incluido en la programación del Banco durante la Misión de Programación y Revisión de Cartera, realizada el 9 de diciembre de 2005. El Comité de Préstamos aprobó el Documento Conceptual de Proyecto el 9 de marzo de 2006.
- 2.6 **Coordinación con otros donantes.** El Banco es el único organismo financiero de desarrollo en el sector transporte del Departamento de Antioquia (DdA). Además de la presente CT, FI3/RE3 está tramitando junto al Fondo de Corea (KPRF) la CO T1040, cuyo alcance complementa el marco necesario para el desarrollo de un eficiente sistema de gestión vial en el DdA. Sus alcances incluyen el marco legal, institucional, financiero, técnico y socioambiental para los caminos de herradura (no motorizados) y el desarrollo de un plan piloto.

III. EL PROGRAMA

A. Objetivos y descripción

- 3.1 El objetivo consiste en proveer asistencia técnica a la Gobernación de Antioquia (GdA) para desarrollar e implementar el marco técnico, económico, financiero, social, ambiental e institucional, así como elaborar los instrumentos necesarios para ejecutar y acompañar al Programa de vías para la integración y la equidad, a cargo de la Secretaría de Infraestructura Física (SIF) y, a través de este Programa, mejorar la capacidad de planificación y gestión de los sectores vial y transporte departamentales.
- 3.2 El propósito del PVIE (CO-L1016) es incrementar la accesibilidad física de la población rural de Antioquia a servicios públicos, económicos y sociales, mediante la mejora de la red vial departamental y municipal. El Programa apoyará a la GdA en sus esfuerzos para mejorar la integración física departamental, mediante el desarrollo de la infraestructura vial y de transporte, tanto en los ámbitos rurales como periurbanos, así como a su sostenibilidad institucional, técnica y financiera; estas tareas son esenciales para superar los problemas de pobreza rural y de paz interior. La GdA tiene una estrategia y una práctica de trabajo conjunto con los GL que el PVIE apoyará, ayudando a expandirlas cualitativamente, a la vez que mejora sus propias prácticas técnicas y operativas, a través de un sistema de gestión para la vialidad secundaria y rural sustentado en modernas herramientas de planificación, ejecución y seguimiento y evaluación.
- 3.3 El PVIE, concebido como de obras múltiples, actuará sobre la accesibilidad física en dos niveles institucionales: (i) la jurisdicción departamental referente a las vías secundarias, bajo entera responsabilidad de la SIF; y (ii) la jurisdicción municipal, referente a la accesibilidad veredal representada por las vías terciarias, puentes, cables, rutas de vida y caminos de herradura (no motorizados), donde actuará proveyendo asistencia técnica, institucional y financiera.
- 3.4 En el primer nivel, el PVIE apoyará: (i) la elaboración del Plan Maestro de Transporte Departamental, esencial para establecer la evolución general del sistema de transporte en consonancia con la orientación brindada por el Plan Departamental de Desarrollo; (ii) la rehabilitación y mantenimiento periódico de la red secundaria pavimentada en mal y regular estado, respectivamente, y su mantenimiento rutinario, con vistas a que, al final del Programa, se encuentre en su totalidad en buen estado; y (iii) la rehabilitación en afirmado de las vías secundarias de acceso a aquellas cabeceras municipales que no cuenten con pavimento, asegurando su accesibilidad permanente en buenas condiciones de circulación.
- 3.5 En el segundo nivel, apoyo a gobiernos locales, el Programa asistirá en garantizar la accesibilidad veredal, consistente en: (i) *Rutas de Vida*, calles semiurbanas, de fácil construcción, bajo costo e impacto ambiental; (ii) *puentes pequeños* (hasta US\$25.000) en la red terciaria; (iii) *cables rurales*, solución apropiada para comunidades rurales muy aisladas, donde los sistemas viales son demasiado costosos; (iv) *red vial terciaria*; y (v) *caminos de herradura*.

- 3.6 Esta CT asistirá a la SIF, y fortalecerá su capacidad, de planificar y gestionar la red vial bajo su responsabilidad, mejorar la calidad de su intervención y la asignación de recursos, así como monitorear y evaluar sus actividades; lo hará también en el desarrollo de los instrumentos que le permitan mejorar la capacidad de gestión de la red de transporte a cargo de los GL.

B. Componentes

- 3.7 Esta CT incluirá un amplio rango de actividades diversas orientadas a diseñar y probar instrumentos técnicos, ambientales y socioeconómicos, así como la información necesaria, para la implementación y evaluación del PVIE.

1. Componente I. Organización y gestión del Programa (US\$357.000)

- 3.8 **Marco legal y normativo.** Financiará el desarrollo de: (i) normas técnicas de diseño, y especificaciones técnicas de construcción, de vías secundarias y terciarias pavimentadas y en afirmado, incluyendo puentes y obras de arte, y los manuales que faciliten su aplicación; (ii) normas de uso y ocupación del derecho de vía y mecanismos de seguimiento y control; (iii) alternativas legales e institucionales de organización municipal para la gestión de la vialidad y el transporte municipal; (iv) alternativas legales para la creación de microempresas de mantenimiento rutinario; (v) acuerdos legales entre la SIF y las municipalidades para la cofinanciación y gestión conjunta de los proyectos; y (vi) el Manual de Operaciones del Programa.
- 3.9 **Fortalecimiento institucional.** Financiará: (i) capacitación del personal de la SIF y municipios participantes en: (a) sus habilidades técnicas, ambientales y sociales de la gestión vial y del transporte a su cargo; y (b) los temas fiduciarios del Programa; (ii) análisis del espacio fiscal municipal disponible para la infraestructura rural de transporte y de la capacidad financiera para proveer la contrapartida requerida, así como apoyar con continuidad al mantenimiento vial; (iii) desarrollo de la capacitación a pequeños consultores y contratistas a través de las universidades y de incentivos para la investigación en transporte rural; y (iv) desarrollo de mecanismos de participación comunitaria en las actividades del Programa, particularmente de la comunidad que vive a la vera de la infraestructura a ser rehabilitada.
- 3.10 **Planificación y gestión viales.** Financiará: (i) preparación de planes viales participativos subregionales, mediante la convocatoria y participación activa de las comunidades y gobiernos locales; (ii) evaluación de las prácticas vigentes de mantenimiento vial; (iii) desarrollo de mecanismos alternativos de contratación del mantenimiento rutinario (tanto manual como mecanizado) para las vías secundarias y terciarias, con vistas a mejorar su sostenibilidad; (iv) procesos y manuales para el desarrollo de microempresas de mantenimiento vial (MEMV), su formación, capacitación y consolidación; identificación de mecanismos y fuentes de financiamiento; (v) monitoreo y evaluación de las MEMV y su capacidad, efectividad y eficiencia en términos de llevar a cabo el mantenimiento vial rutinario en diversos tipos de camino. Identificación de mecanismos para apoyar y mejorar la capacidad de las MEMV y dar seguimiento a sus actividades; (vi) desarrollo de las especificaciones técnicas y ambientales para los trabajos de rehabilitación vial y la

operación y mantenimiento de las vías secundarias y terciarias; y (vii) adecuación de los documentos de licitación de obras y de supervisión de las obras.

2. Componente II. Mecanismos de evaluación y monitoreo y seguimiento (US\$243.000)

- 3.11 Financiará la elaboración de la línea de base socioeconómica y la evaluación de impacto de corto plazo del PVIE, incluyendo los conceptos de: (i) acceso de la población rural a la infraestructura vial y los servicios de transporte que sobre ésta se prestan; (ii) acceso a servicios sociales, públicos y económicos, a mercados y oportunidades de empleo; (iii) cambios en calidad, costo, disponibilidad y continuidad de la infraestructura de transporte; (iv) generación de empleo y diversificación del ingreso; (v) eficiencia y sostenibilidad de las actividades de mantenimiento vial y las actitudes de la población hacia el camino y la MEMV; y (vi) alivio a la pobreza rural.

3. Componente III. Inventario vial de la red secundaria y sistema de información geográfico (US\$750.000)

- 3.12 Este componente complementará el Plan Maestro de Vialidad y Transporte de la GdA. Por medio de trabajos de campo, utilizando modernas tecnologías de investigación y registro de la condición del pavimento, este componente apoyará la elaboración de un inventario vial comprensivo de la red secundaria, tanto pavimentada como no pavimentada, incluyendo sus puentes y estructuras. Este componente proveerá a la SIF con claras metodologías con vistas a asegurar información completa a ser utilizada en la planificación y gestión viales, información que será actualizada de manera continua. El alcance de esta labor comprenderá la totalidad de la red vial secundaria pavimentada (986 km) del Departamento de Antioquia. Los costos estimados de esta labor rondan los US\$350/km.
- 3.13 Complementando la actividad anterior, y adaptando las tecnologías aplicadas a la naturaleza de la red a ser analizada, se realizará un inventario parcial de la red vial no pavimentada. El alcance de esta tarea comprenderá aproximadamente 1.500 km de los 3.900 km de caminos no pavimentados del departamento. Las estimaciones de costos están en el orden de US\$40/km. Las actividades de supervisión de las labores de ejecución del inventario vial, a ser contratadas, se han estimado en el 5% de su costo.
- 3.14 Por último, este componente desarrollará, instalará y capacitará al equipo técnico de la SIF en un sistema de información geográfico (SIG), capaz de soportar el inventario vial antes elaborado, así como sus actualizaciones periódicas y la línea de base socioeconómica y ambiental. El SIG deberá ser plenamente compatible con aquél que cuenta y opera la Gobernación de Antioquia.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 4.1 El costo estimado de esta CT asciende a US\$1.350.000, de los cuales US\$480.000 serán provistos por el Fondo Especial del Japón (JSF, *Japan Special Fund*), que financiará los componentes 1 y 2, US\$600.000 por el Fondo Japonés para Servicios de Consultoría (JCF, *Japan Consulting Fund*), destinados al componente 3, mientras que los US\$270.000

remanentes provendrán del presupuesto de la SIF. Se adquirirá una limitada cantidad de equipamiento de oficina e informático para permitir a la SIF apoyar y monitorear la ejecución de esta CT. Los fondos de contrapartida serán provistos en especie (espacio de oficina, servicios logísticos y de apoyo a la ejecución de la CT, personal de la SIF dedicado a ésta) y mediante la financiación parcial de los estudios a ser contratados.

componente	meses	Banco		local	total
		JSF	JCF		
gastos directos					
organización y gestión del PVIE ¹					
marco legal y normativo	12	44.570			44.570
fortalecimiento institucional	36	38.100			38.100
planificación y gestión viales	18	75.090			75.090
evaluación y monitoreo y seguimiento ¹					
línea de base socioeconómica	12	24.850			24.850
evaluación de impacto de corto plazo	36	29.450			29.450
planificación vial red secundaria e inventario ¹					
red vial secundaria pavimentada	15		82.850		82.850
red vial secundaria no pavimentada	21		30.500		30.500
sistema de información geográfico vial	24		43.500		43.500
gastos indirectos (overhead costs)	36	212.060	188.220		400.280
viáticos (pasajes, per diem, etc.)	36	33.000	104.250		137.250
alquiler de equipos técnicos	18		90.000		90.000
otros costos	36	22.880	60.680		83.560
contrapartida local				270.000	270.000
gran total		480.000	600.000	270.000	1.350.000
		36%	44%	20%	

¹ La SIF cuenta con gran parte de los TdR para contratar los estudios del primer año.

V. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Organismo ejecutor

- 5.1 La Secretaría de Infraestructura Física de la Gobernación de Antioquia será la encargada de la ejecución de esta CT. Cuenta con los recursos técnicos y profesionales necesarios, estando bien organizada para contratar el tipo de servicios de consultoría comprendidos en esta CT. Conviene destacar, asimismo, que el Capítulo Colombiano de Transparencia Internacional ha mencionado a la SIF como una agencia líder con respecto a la transparencia e integridad pública de los procesos administrativos y técnicos a su cargo.
- 5.2 La SIF es la única agencia encargada de las actividades viales y de transporte en la jurisdicción del Departamento de Antioquia. Bien preparada para atender sus responsabilidades, en 2004 encaró una importante reestructuración institucional y operativa, abandonando prácticas previas de ejecución de obras por administración directa, volcándose

decisivamente hacia la contratación y tercerización de sus actividades. Luego de los inevitables ajustes iniciales, ha visto incrementar sustancialmente el presupuesto a su cargo.

- 5.3 Las principales responsabilidades de la SIF consisten, entre otras, en: (i) planear, coordinar, dirigir y evaluar la ejecución de obras; (ii) formular el plan operativo anual; (iii) coordinar la formulación del presupuesto anual; (iv) verificar y dar conformidad a los presupuestos de obra; (v) revisar y dar conformidad a estudios y expedientes para licitaciones y concursos; y (vi) elaborar y proponer las bases de concursos y licitaciones y gestionar su aprobación.
- 5.4 La SIF posee un probado historial reciente de implementación de proyectos de infraestructura. El PVIE financiará las actividades centrales bajo la responsabilidad de la SIF: planificación del sector transporte, con énfasis en la rehabilitación y mantenimiento viales y también proveerá amplio apoyo a otras iniciativas de transporte, muchas de ellas bajo jurisdicción municipal. Entre ellas se encuentran los caminos rurales, pequeños puentes y calles en zonas periurbanas, así como el desarrollo tecnológico asociado a los cables rurales de baja capacidad. Estas infraestructuras proveerán una muy necesaria accesibilidad física a la población rural o semi rural, promoviendo así su integración social y productiva.
- 5.5 Esta CT apoyará este esfuerzo departamental, desarrollando los medios técnicos e institucionales y las capacidades necesarias para llevar a cabo el compromiso de la GdA con una infraestructura económica en expansión. Aun cuando los municipios serán beneficiarios de varios de los componentes de esta CT, ellos no participarán de su ejecución, pues su intención es fortalecer la capacidad de la SIF de ejecutar el PVIE y, por su intermedio, apoyar a aquellos niveles de gobierno.
- 5.6 La sostenibilidad institucional de esta CT está asegurada por el liderazgo ejercido por la SIF en la preparación del Programa, demostrada por los pasos ya adoptados durante la preparación de esta CT y el Programa. La sostenibilidad técnica está garantizada por la capacidad profesional ya ejercida por la SIF. La sostenibilidad política está dada por el apoyo de la GdA, a través de sus máximas autoridades, así como por el apoyo de la Asamblea Departamental al aprobar el endeudamiento requerido para ejecutar el PVIE. El Programa y su preparación tienen asegurada su sostenibilidad financiera, pues la GdA ha incorporado recursos de contrapartida suficientes en los presupuestos correspondientes a 2006 y 2007.

B. Ejecución y administración del proyecto

- 5.7 Dada la estrecha relación de esta CT con el PVIE, la Representación tendrá la responsabilidad técnica, administrativa y financiera de su ejecución. Sin embargo, el equipo de proyecto participará activamente de su ejecución, dada la naturaleza innovadora de las actividades que el PVIE y esta CT apoyarán. Con este fin, la SIF presentará simultáneamente al Banco, tanto a su Representación como a la Sede, la documentación técnica relacionada con la contratación y desempeño de los servicios de consultoría.
- 5.8 **Registros contables y financieros.** El mantenimiento de los registros contables y financieros de la CT será responsabilidad de la SIF, quien tendrá la responsabilidad última

por los procesos de contratación y el archivo de la documentación de las transacciones efectuadas.

C. Período de ejecución y calendario de desembolsos

- 5.9 Esta CT será ejecutada en 36 meses, período vinculado a la ejecución del Programa y a la obtención de resultados iniciales de corto plazo. La SIF presentará informes trimestrales de progreso (¶6.1). El período de desembolsos será de 42 meses.

D. Adquisiciones

- 5.10 La adquisición de bienes y servicios relacionados será efectuada por la SIF, aplicando las políticas y procedimientos establecidas en el documento GN-2349-6 (Políticas para la adquisición de Bienes y Obras financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo). Dado el monto de las compras esperadas (inferior a US\$50.000) se aplicará el procedimiento de comparación de precios.
- 5.11 La contratación de servicios de consultoría será efectuada por la SIF, aplicando las políticas y procedimientos establecidas en el documento GN-2350-6 (Políticas para la selección y contratación de Consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo). Servicios de consultoría cuyo costo se estime en US\$100.000 o más por contrato deberán aplicar el procedimiento de selección basado en calidad y costo; aquellos contratos cuyo costo sea inferior a US\$100.000 podrán aplicar el sistema de selección basado en la calificación del Consultor.
- 5.12 Los contratos estarán sujetos a la revisión ex ante, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 1 de los mencionados documentos. Sin embargo, para las consultorías y los consultores individuales cuyo costo se estime inferior a US\$100.000 y US\$50.000, respectivamente, y si los resultados del examen previo hubieran sido satisfactorios y el Banco hubiera dado su no objeción a los sistemas de control y archivo, podrán revisarse de manera ex post y por muestreo la documentación soporte. El nivel previsto de examen previo se justifica en: (i) la experiencia acumulada por la SIF en adquisiciones; (ii) el sistema de información y seguimiento que permite comparar los costos de proyectos semejantes; y (iii) el Banco, que efectuará revisiones periódicas y exámenes aleatorios, visitas al terreno y examinará la documentación relativa a adquisiciones. El plan de adquisiciones para la compra de bienes y servicios conexos y la contratación de servicios de consultoría será actualizado anualmente.
- 5.13 Dada la naturaleza de las actividades previstas, la mayoría de los contratos a ser financiados con recursos del JSF será con consultores individuales o pequeñas firmas consultoras, esperándose que muchas de ellas sean de origen local. Firmas de consultoría de origen japonés estarán a cargo de la ejecución del componente 3 que, para hacerlo más atractivo y lograr mayor concurrencia y competencia, posiblemente sea licitado como un único contrato. Los estudios a ser contratados con los recursos de esta CT están siendo definidos conjuntamente entre el equipo de proyecto y la SIF durante las misiones de preparación de la operación, asegurando un inmediato inicio de la ejecución de esta CT; quedarán, sin embargo, actividades que serán definidas durante la ejecución del Programa y esta CT.

VI. MONITOREO Y EVALUACIÓN

A. Monitoreo y seguimiento

- 6.1 Durante los 30 días de finalizado cada trimestre calendario, la SIF presentará informes de progreso y seguimiento sobre la ejecución de esta CT. Los principales indicadores de dichos informes se presentan en el Marco Lógico. Los informes describirán como mínimo lo siguiente: (i) progreso obtenido en relación con los indicadores de ejecución; (ii) programa de actividades y plan de acción detallados para los dos trimestres siguientes; y (iii) temas que puedan comprometer el desarrollo de la CT.
- 6.2 La SIF presentará, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, el Plan Operativo Anual (POA) para el año siguiente, incluyendo actividades a ser financiadas y presupuesto estimado.
- 6.3 La CT contará con dos misiones anuales de supervisión y evaluación. Las misiones presentarán una oportunidad para examinar (i) el avance de las actividades; (ii) eficiencia del vínculo entre la SIF y la red de actores sociales del Programa así como su interrelación con las comunidades; (iii) justificación de la inversión realizada; (iv) presupuesto para el ejercicio siguiente; y (v) contratación de firmas consultoras. Si de la evaluación realizada entre el Banco y la SIF resultara que la ejecución no es satisfactoria, ésta, dentro de los dos meses de recibir notificación del Banco de las deficiencias percibidas, preparará un plan de acción con medidas correctivas.

B. Evaluación

- 6.4 El sistema de evaluación de la CT consiste en la medición de los avances a través de los indicadores presentados en el Marco Lógico. Asimismo, la SIF recopilará, almacenará y mantendrá consigo toda la información, indicadores y parámetros, incluyendo los planes anuales, la revisión de medio términos y la evaluación final, necesarios para preparar el Informe de Terminación de Proyecto, según el modelo de los fondos japoneses.

VII. BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA

A. Beneficios y beneficiarios

- 7.1 Esta CT permitirá a la SIF contar con las herramientas técnicas y legales para implementar el PVIE. Entre sus beneficios están el de asistir en desarrollar una mejor gestión vial y comunitaria por parte de la SIF, y brindar a los municipios instrumentos específicos a aplicar en sus jurisdicciones. Estas instituciones serán, por tanto, los beneficiarios directos de esta CT.

B. Riesgos

- 7.2 Esta CT apoyará un Programa de gran importancia para el sector transporte de Antioquia, que enfrenta tanto una economía en expansión como las necesidades urgentes que emanan de la pobreza rural, la violencia política y el aislamiento físico. Esta CT proveerá los medios para mejor diseñar esta intervención, monitorear su progreso e implementar los cambios que fueran necesarios. Las respuestas sociales y políticas ya recibidas, en la forma de la organización de los alcaldes y sus compromisos para participar en el Programa son buenos ejemplos de la relevancia e interés que ha generado. El gobierno de Antioquia apoya fuertemente al Programa, siendo éste una parte integral de la “Alianza de Antioquia para la Equidad”. También cuenta con el apoyo del gobierno de Colombia.
- 7.3 En términos técnicos, el riesgo estaría asociado a la falta de experiencia de los pequeños consultores y contratistas locales de trabajar con caminos vecinales de bajo tránsito en afirmado. Este riesgo estaría siendo mitigado con la ejecución de guías y manuales técnicos y socioambientales para el diseño y la rehabilitación de dichos caminos y actividades de capacitación y entrenamiento específicas.

VIII. REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

- 8.1 Esta CT no causará impactos económicos y sociales, sino que permitirá prevenir y mitigar los impactos ambientales y sociales negativos durante la ejecución del Programa. La CT ayudará a desarrollar el marco social y ambiental para la gestión de las redes viales secundaria y terciaria, incluyendo: TdR para la ejecución de una Evaluación Ambiental Estratégica¹; TdR para los manuales y guías socio ambientales para las obras de rehabilitación y mantenimiento; cláusulas específicas a ser incluidas en los documentos de licitación; especificaciones ambientales correspondientes a las actividades de supervisión de obras; etc. Más aún, esta CT financiará el plan de fortalecimiento institucional de la SIF y las municipalidades en términos de la gestión técnica, ambiental y social de la red vial local.
- 8.2 El CESI revisó y aprobó el Perfil de Cooperación Técnica en su reunión CESI 26-06 del 30 de junio 2006, y no requirió revisiones adicionales.

¹ En la reunión del CESI correspondiente a la operación CO-L1016 se concluyó que este instrumento no era adecuado a las características del Programa, por lo que éste no incluye la ejecución de la EAE. Sin embargo, siendo un instrumento necesario para la gestión de la SIF, se prepararán los TdR respectivos.

IX. CERTIFICACIÓN

- 9.1 El Jefe del Fondo Especial del Japón certifica que hay recursos suficientes en el Fondo Especial del Japón (JSF, *Japan Special Fund*), equivalente a US\$480.000, y en el Fondo Japonés para Servicios de Consultoría (JCF, *Japan Trust Fund for Consultancy Services*), equivalente a US\$600.000, disponibles para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este Plan de Operaciones para la CT CO-T1034.

Goro Mutsuura, RE2/FSS
Japan Special Fund

**Programa de vías para la integración y la equidad (PVIE)
(CO T1034)**

MARCO LOGICO

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Fin (impacto)			
Mejorar la capacidad de planificación y gestión de los sectores vial y transporte departamentales.			
Propósito (resultados)			
Asistir técnicamente a la Gobernación de Antioquia (GdA) en el desarrollo e implementación del Programa de vías para la integración y la equidad (PVIE).	<p>La SIF cuenta con instrumentos técnicos que le permiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • construir, rehabilitar y conservar la red vial de acuerdo a estándares técnicos acordes con la naturaleza y volumen de la demanda; • hacer uso extenso del sector privado en la gestión vial; • asociar a las autoridades locales, la comunidad y las fuerzas cívicas en las decisiones públicas relativas a la gestión vial; • cooperar activamente con los gobiernos locales en la gestión de la accesibilidad física en la jurisdicción de estos últimos. 	<p>Informes trimestrales de la SIF conteniendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • arranque de los diversos componentes del PVIE de acuerdo a los desarrollos técnicos y legales; • esquema de gestión institucional municipal, MEMV, etc., implementado a los 2 años de iniciado el PVIE; • informes periódicos de COF/CCO y misiones de administración. 	<ul style="list-style-type: none"> • Perdura la voluntad política para mejorar la gestión vial y de transporte departamental y de continuar apoyando a los gobiernos locales; • se dispone de la contrapartida financiera, institucional y técnica para la gestión de la CT.

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Componentes (productos) cont.			
Planificación y gestión viales.	<ul style="list-style-type: none"> • Preparación de planes viales participativos subregionales, mediante la convocatoria y participación activa de las comunidades y gobiernos locales; • evaluación de las prácticas vigentes de mantenimiento vial; • desarrollo de mecanismos alternativos de contratación del mantenimiento rutinario (tanto manual como mecanizado) para las vías secundarias y terciarias, con vistas a mejorar su sostenibilidad; • procesos y manuales para el desarrollo de microempresas de mantenimiento vial (MEMV), su formación, capacitación y consolidación; identificación de mecanismos y fuentes de financiamiento; • monitoreo y evaluación de las MEMV y su capacidad, efectividad y eficiencia en términos de llevar a cabo el mantenimiento vial rutinario en diversos tipos de camino. Identificación de mecanismos para apoyar y mejorar la capacidad de las MEMV y dar seguimiento a sus actividades; • desarrollo de las especificaciones técnicas y ambientales para los trabajos de rehabilitación vial y la operación y mantenimiento de las vías secundarias y terciarias; • adecuación de los documentos de licitación de obras y de supervisión de las obras. 		
Evaluación y monitoreo y seguimiento.	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de la línea de base socioeconómica; • evaluación de impacto de corto plazo. 		

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Componentes (productos) cont.			
Inventario vial de la red secundaria y de un sistema de información geográfico.	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de un inventario vial comprensivo de la red secundaria pavimentada (900 km), incluyendo sus puentes y estructuras; • elaboración de un inventario parcial de la red vial no pavimentada (aproximadamente 1.500 km de los 3.900 km de caminos no pavimentados del departamento), incluyendo sus puentes y estructuras; • desarrollo de un sistema de información geográfico (SIG), que soporte el inventario vial, sus actualizaciones periódicas y la línea de base socioeconómica y ambiental. 		
Actividades (productos)			
Contratación de individuos y firmas consultoras.	<ul style="list-style-type: none"> • Avance de los trabajos de acuerdo al cronograma de establecido para la CT y el PVIE; • obtención de los resultados previstos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Informes periódicos de avance presentados por la SIF; • informes de COF/CCO. 	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de consultores de perfil adecuado; • contraparte dedicada al seguimiento a consultorías.

(CO T1034) Programa de vías para la integración y la equidad (PVIE)

Fondo Especial del Japón (JSF)

Presupuesto estimado (US\$)

componente	carga de trabajo profesional (US\$)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	total
<i>organización y gestión del PVIE</i>										
<i>marco legal y normativo</i>	1.400	9.280	3.360	1.680	18.000		2.250	5.000	3.600	44.570
normas y especificaciones técnicas de diseño y construcción de vías		6.400	1.680					3.000	800	11.880
normas de uso y ocupación del derecho de vía		1.600	1.400	1.400	4.000			500	400	9.300
alternativas de organización municipal para la gestión vial	700	640			6.000				400	7.740
alternativas para la creación de microempresas de mantenimiento					4.000				400	4.400
desarrollo de convenios entre SIF y municipios	700				2.000				400	3.100
Manual de Operaciones del Programa		640	280	280	2.000		2.250	1.500	1.200	8.150
<i>fortalecimiento institucional</i>	3.500	14.400	2.800	2.800	4.000	750	2.250	4.000	3.600	38.100
capacitación en aspectos técnicos, ambientales y sociales		8.000	2.800					1.500	1.200	13.500
capacitación en temas fiduciarios		3.200			4.000	750	2.250	1.500	1.200	12.900
espacio fiscal y capacidad financiera municipal	3.500								400	3.900
desarrollo de mecanismos de participación comunitaria		3.200		2.800				1.000	800	7.800
<i>planificación y gestión viales</i>	8.400	22.400	10.640	8.400	4.800		1.350	13.500	5.600	75.090
planes viales participativos subregionales	8.400	4.800	1.400	1.400				5.000	1.200	22.200
evaluación de las prácticas vigentes de mantenimiento vial		4.800	1.400					2.500	1.200	9.900
mecanismos alternativos de contratación del mantenimiento rutinario		3.200			2.800			1.000	800	7.800
desarrollo de microempresas de mantenimiento vial (MEMV)		1.600	1.400	4.200				1.000	800	9.000
evaluación de las MEMV y su capacidad, efectividad y eficiencia		1.600	1.400	2.800				1.000	400	7.200
especificaciones técnicas y ambientales para la rehabilitación vial		4.800	4.200					1.500	800	11.300
adecuación de documentos de licitación y supervisión de obras		1.600	840		2.000		1.350	1.500	400	7.690
subtotal costos (1)	13.300	46.080	16.800	12.880	26.800	750	5.850	22.500	12.800	157.760

componente	carga de trabajo profesional (US\$)									
<i>mecanismos de evaluación y monitoreo y seguimiento</i>										
línea de base socioeconómica	12.250			8.400				3.000	1.200	24.850
evaluación de impacto de corto plazo	12.250	3.200	1.400	8.400				3.000	1.200	29.450
subtotal costos (2)	24.500	3.200	1.400	16.800				6.000	2.400	54.300

total costos (3 = 1 + 2)	37.800	49.280	18.200	29.680	26.800	750	5.850	28.500	15.200	212.060
---------------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	------------	--------------	---------------	---------------	----------------

otros costos										US\$
gastos indirectos (<i>overhead costs</i> , 100%)										212.060
viajes locales	viajes	60		costo (US\$/viaje)	150					9.000
per diem	días	240		per diem (US\$/día)	100					24.000
contingencias (5%)										22.856
total otros costos (4)										267.916

gran total	479.976
-------------------	----------------

2.1 Costos locales

apoyo de oficina y otros costos directos	20.000
logística, servicios de apoyo, equipamiento	25.000
personal profesional de contrapartida	60.000
gastos de viaje	15.000
gran total	120.000

		carga de trabajo profesional (US\$)				
componente		1	2	3	4	total
inventario de la red vial secundaria pavimentada		30.450	4.800	23.800	23.800	82.850
inventario de la red vial secundaria no pavimentada		10.500	3.200	8.400	8.400	30.500
sistema de información geográfico vial (SIG)		3.500	28.800	5.600	5.600	43.500
total costos (1)		44.450	36.800	37.800	37.800	156.850
otros costos						US\$
gastos indirectos (overhead costs, 120%)						188.220
viajes internacionales	viajes	12	costo (US\$/viaje)		6.000	72.000
viajes locales	viajes	15	costo (US\$/viaje)		150	2.250
per diem	días	200	per diem (US\$/día)		150	30.000
supervisor técnico local (financiado por JCF)	días	80	per diem (US\$/día)		400	32.000
estudios de campo: alquiler de equipos técnicos						90.000
contingencias (5%)						28.566
total otros costos (2)						443.036
gran total (3 = 1 + 2)						599.886

2.2 Costos nacionales

apoyo de oficina y otros costos directos	30.000
logística, servicios de apoyo, equipamiento	45.000
personal profesional de contrapartida	60.000
gastos de viaje	15.000
gran total	150.000

ANTIOQUIA, COLOMBIA
PROGRAMA DE VÍAS PARA LA INTEGRACIÓN Y LA EQUIDAD
(CO-T1034)

Plan de Contrataciones

Beneficiario: Gobernación de Antioquia	Programa : CO T1034
Ejecutor: Secretaría de Infraestructura Física	Fecha de publicación del Aviso General de Adquisiciones: octubre 2006
Fecha de Aprobación del Plan de Contrataciones:	Período que cubre el plan: OCT 2006-DIC 2007

1 General

- 1.1 Las adquisiciones del Programa se realizarán de conformidad con las *Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo* (GN-2349-6) y las *Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo* (GN-2350-6), aprobadas el 19 de enero de 2005, así como los términos y condiciones estipulados en el Convenio de Donación entre el Banco y el Beneficiario. Este documento establece los diversos métodos de adquisición de bienes y servicios y de selección de consultores, la necesidad de precalificación, los costos estimados, las revisiones previas requeridas, así como los acuerdos alcanzados con el Ejecutor en el plan de adquisiciones. El Plan de adquisiciones inicial cubre los primeros 15 meses de ejecución de la cooperación técnica (CT) y será actualizado al menos una vez al año o antes si fuera necesario para reflejar sus necesidades de implementación. El Plan de Adquisiciones presentado por el Ejecutor será aprobado por el equipo de proyecto antes de la etapa de negociación.
- 1.2 **Adquisición de Bienes.** Los bienes a adquirirse para el proyecto consistirán en computadoras, material informático, licencias de software y vehículos para la entidad ejecutora. Las adquisiciones serán realizadas mediante licitación pública nacional (LPN) utilizando los documentos estándares del proyecto aceptables a los bancos.
- 1.3 **Selección de consultores.** Los servicios de consultoría serán requeridos para realizar estudios técnicos y de viabilidad, fortalecimiento institucional, estudios y evaluaciones y actividades de capacitación y entrenamiento. Para la selección de firmas consultoras se utilizará el método apropiado para evaluar las ofertas de entre los métodos indicados a continuación: selección basada en calidad (SBC), selección basada en calidad y costo (SBCC), selección basada en el menor costo (SBMC) y selección cuando el presupuesto es fijo (SBPF). La selección de consultores individuales se realizará teniendo en cuenta sus calificaciones para realizar el trabajo requerido. La contratación y selección de servicios de consultoría cuyo costo estimado sea igual o mayor a US\$200.000 será anunciado internacionalmente y las listas cortas de consultores para trabajos cuyo costo estimado esté por debajo de US\$350.000 podrán estar compuestas enteramente de consultores nacionales.
- 1.4 Revisión previa de procesos de adquisiciones. Los contratos estarán sujetos a la revisión ex ante, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 1 de los mencionados documentos del

Banco. Sin embargo, para las consultorías y los consultores individuales cuyo costo se estime inferior a US\$100.000 y US\$50.000, respectivamente, y si los resultados del examen previo hubieran sido satisfactorios y el Banco hubiera dado su no objeción a los sistemas de control y archivo, podrán revisarse de manera ex post y por muestreo la documentación soporte. El nivel previsto de examen previo se justifica en: (i) la experiencia acumulada por la SIF en adquisiciones; (ii) el sistema de información y seguimiento que permite comparar los costos de proyectos semejantes; y (iii) el Banco, que efectuará revisiones periódicas y exámenes aleatorios, visitas al terreno y examinará la documentación relativa a adquisiciones.

2 Capacidad de la Agencia Ejecutora para implementar el proyecto

- 2.1 Los procesos de adquisiciones serán realizados por la SIF, para todas las consultorías y bienes requeridos. La SIF ha venido contratando los estudios requeridos para la preparación del PVIE (estudios de ingeniería, factibilidad económica, capacidad financiera de los gobiernos locales, etc.), con recursos propios. Para su implementación, la SIF ha conformado un equipo de profesionales con experiencia en adquisiciones y ha nombrado un responsable para su manejo. Asimismo, se ha previsto un entrenamiento del personal de la SIF en los procedimientos de adquisiciones del Banco, que incluyen los documentos estándares de contratación de bienes y servicios.
- 2.2 La evaluación realizada por el Banco sobre la capacidad del organismo ejecutor para administrar las adquisiciones financiadas por la CT se ha calificado de riesgo medio. Conviene destacar, asimismo, que el Capítulo Colombiano de Transparencia Internacional ha mencionado a la SIF como una agencia líder con respecto a la transparencia e integridad pública de los procesos administrativos y técnicos a su cargo.

3 Supervisión

- 3.1 Además de las revisiones previas que realizará el Banco, que se estiman en un 50% de los montos a contratar en los primeros 15 meses, de conformidad con el cuadro siguiente, se realizará al menos una misión de supervisión del Banco para llevar a cabo la revisión ex post de una muestra de contratos.

4 Bienes y Servicios de Consultoría

- 4.1 A continuación se presentan los Métodos de Adquisiciones y el límite de Revisiones Previas:

CATEGORIA DEL GASTO	METODO DE CONTRATACION	VALOR	REVISION PREVIA
Bienes	Comparación de precios	Contrato <= US\$ 50.000	todos los contratos
Consultoría de firmas	SBCC	Contrato => US\$ 100.000	Todos los contratos => 200.000 (TdR; lista corta; informe de evaluación técnica; y borrador de contrato)
	SBCC, SBPF, SBMC, SBC, Contratación Directa	Contrato < US\$ 100.000	Revisión TdR (excepto para supervisión de obras y estudios de ingeniería). Contratos adjudicados de forma directa. Revisión ex-post; muestra de contratos
Consultoría Individual	CI	Contratos => 50.000	Contratos => 50.000 (TdR, informe de evaluación; CVs; borrador de Contrato)
	CI	Contratos < 50.000	Revisión TdR (excepto supervisión de obras y estudios de ingeniería); . Revisión ex-post: muestra de contratos
	Contratación Directa (CD)	Cualquier valor	Todos los contratos (TdR y borrador final de contrato)

LPI Licitación Pública Internacional; LPN Licitación Pública Nacional; SBCC Selección Basada en Calidad y Costo; SBPF Selección cuando el presupuesto es fijo; SBMC Selección basada en menor costo; SBC Selección Basada en calidad; CI consultor individual.

4.2 No habrá precalificación de Oferentes.

5 Plan de Adquisiciones. A continuación se presenta el plan de adquisiciones de bienes y servicios de consultoría para los próximos 15 meses, con indicación de cuales procesos requieren revisión previa del Banco. Cabe anotar que para los bienes previstos no se requiere precalificación previa de oferentes, debido a la naturaleza de los mismos y tampoco se ha previsto utilizar un margen de preferencia nacional, razón por lo cual se han eliminado ambas columnas.

5.1 Plan de Adquisiciones de Bienes

CONTRATO Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión Previa	Apertura de Ofertas
Adquisición de equipos de cómputo	15.000	Comparación de precios	SI	
Adquisición de licencias de software	10.000		SI	
TOTAL	25.000			

5.2 Plan de Adquisiciones de Consultorías

CONTRATO Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Selección	Revisión Previa	Fecha Apertura Propuestas
normas y especificaciones técnicas de diseño y construcción de vías	26.900	SBCC	SI	
normas de uso y ocupación del derecho de vía	21.000	CI	SI	
alternativas de organización municipal para la gestión vial	17.500	CI	SI	
alternativas para la creación de microempresas de mantenimiento	10.000	CI	SI	
desarrollo de convenios entre SIF y municipios	7.000	CI	SI	
Manual de Operaciones del Programa	18.400	CI	SI	
capacitación en aspectos técnicos, ambientales y sociales	30.600	SBCC	SI	
capacitación en temas fiduciarios	29.200	SBCC	SI	
espacio fiscal y capacidad financiera municipal	8.800	CI	SI	
desarrollo de mecanismos de participación comunitaria	17.700	SBCC	SI	
planes viales participativos subregionales	50.200	SBCC	SI	
evaluación de las prácticas vigentes de mantenimiento vial	22.400	SBCC	SI	
mecanismos alternativos de contratación del mantenimiento rutinario	17.700	CI	SI	
desarrollo de microempresas de mantenimiento vial (MEMV)	20.400	CI	SI	
evaluación de las MEMV y su capacidad, efectividad y eficiencia	16.300	CI	SI	
especificaciones técnicas y ambientales para la rehabilitación vial	25.600	SBCC	SI	
adecuación de documentos de licitación y supervisión de obras	17.400	CI	SI	
línea de base socioeconómica	56.200	SBCC	SI	
inventario de la red vial secundaria pavimentada	317.000	SBCC	SI	
inventario de la red vial secundaria no pavimentada	117.000	SBCC	SI	
sistema de información geográfico vial (SIG)	166.000	SBCC	SI	
TOTAL	1.013.300			

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-____/06

Colombia. Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/JF-____-CO y ATN/JC-____-CO
Antioquia. Programa de Vías para la Integración y la Equidad

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo, o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco, en su calidad de Administrador del Fondo Especial del Japón y del Fondo Japonés para Servicios de Consultoría, proceda a formalizar los acuerdos que sean necesarios con el Departamento de Antioquia, y a adoptar las medidas pertinentes para la ejecución del plan de operaciones a que se refiere el documento AT-____ sobre cooperación técnica no reembolsable para Antioquia, programa de vías para la integración y la equidad.
2. Destinar, para los fines de esta resolución, hasta la suma de US\$480.000, con cargo a los recursos del Fondo Especial del Japón, y hasta la suma de US\$600.000, con cargo a los recursos del Fondo Japonés para Servicios de Consultoría.
3. Establecer que las sumas anteriores sean otorgadas con carácter no reembolsable.

LEGIII/CO-778858-06
CO-T1034