



Procedimiento Corto

Vencimiento: 20 de septiembre de 2006

AT-1351

13 de septiembre de 2006

Original: español

Al: Directorio Ejecutivo

Del: Secretario

Asunto: Colombia. Cooperación técnica no reembolsable para el apoyo al programa de vías para la integración y la equidad de Antioquia

Información básica:

Organismo ejecutor Departamento de Antioquia, a través de su Secretaría de Infraestructura Física para la Integración y Desarrollo
Monto hasta US\$490.000
Fuente Fondo Coreano para la Reducción de la Pobreza

Consultas a: Señora Vera Lucia Vicentini (extensión 1763)

Observaciones: Esta operación no está incluida en el programa de cooperación técnica no reembolsable para 2006 aprobado por el Directorio Ejecutivo (documento GN-2408-1).

Se ruega a los Directores Ejecutivos que, a más tardar el **20 de septiembre de 2006**, comuniquen por escrito al Secretario si desean interrumpir el procedimiento. Si ello no ocurriera dentro de este plazo, la resolución se dará por aprobada por el Directorio Ejecutivo y se dejará constancia de ello en el acta de una próxima sesión.

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
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO

COLOMBIA

APOYO AL PROGRAMA DE VÍAS PARA LA INTEGRACIÓN Y LA EQUIDAD DE ANTIOQUIA

(CO-T1040)

PLAN DE OPERACIONES

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

INDICE

I.	RESUMEN EJECUTIVO	1
II.	MARCO DE REFERENCIA Y JUSTIFICACIÓN.....	1
III.	EL PROGRAMA.....	4
	A. Objetivos y descripción	4
	B. Componentes	5
IV.	COSTO Y FINANCIAMIENTO	6
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	8
	A. Monitoreo y seguimiento.....	8
	B. Evaluación	9
VII.	BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA	9
	A. Beneficios y beneficiarios	9
	B. Riesgos	9
VIII.	REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL	10

ANEXOS

ANEXO I	Marco Lógico
ANEXO II	Presupuesto
ANEXO III	Plan de Adquisiciones

APÉNDICES

Proyecto de Resolución

[Términos de Referencia: Elaboración de Estudios Socioeconómico.](#)

[Términos de Referencia: Elaboración del Manual de Mejoramiento de Caminos de Herradura.](#)

[Términos de Referencia: Elaboración de los Estudios de Rehabilitación de las Vías Terciarias.](#)

[Términos de Referencia: Asistencia Técnica en la Formulación de Subproyectos de Mejoramiento de Vías de Tránsito No Motorizado.](#)

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
GDA	Gobernación de Antioquia
IFPRI	International Food Policy Research Institute
KPR	Fondo Coreano para Reducción de la Pobreza
POA	Plan Operativo Anual
PVIE	Programa de Vías para la Integración y la Equidad
SIF	Secretaría de Infraestructura Física
TNM	Transporte no motorizado

APOYO AL PROGRAMA DE VÍAS PARA LA INTEGRACIÓN Y LA EQUIDAD DE ANTIOQUIA

(CO-T1040)

I. RESUMEN EJECUTIVO

Organismo Ejecutor:	Departamento de Antioquia, a través de su Secretaría de Infraestructura Física para la Integración y Desarrollo de Antioquia.		
Beneficiario:	Gobernación de Antioquia (GdA), gobiernos municipales, comunidades rurales.		
Financiamiento:	Banco (Fondo Coreano para Reducción de la Pobreza):	US\$490.000	
	Local:	US\$260.000	
	Total:	US\$750.000	
Objetivos:	Proveer asistencia técnica a la Gobernación de Antioquia (GdA) para desarrollar e implementar el marco técnico, económico, ambiental, social e institucional necesario para ejecutar, en el ámbito del PVIE, un programa de transporte rural no motorizado (caminos de herradura, CdH) y expandir las actividades de la SIF en los caminos vecinales (red terciaria). Esta infraestructura sirve a una población altamente dispersa, entre quienes se cuentan aquellos pobladores de menores ingresos del Departamento.		
Plazos:	Período de ejecución:	24	meses
	Período de desembolso:	30	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 27-06 del 7 de julio de 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-T1034 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 origen diverso. 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 Así, en las alturas de las montañas de Antioquia, gran número de comunidades depende exclusivamente del transporte no motorizado, ya sea por medio de la fuerza humana o de animales de carga y de senderos angostos y peligrosos para acercarlos al poblado más próximo para acceder a servicios sociales básicos, tales como salud y educación, y llevar sus productos al mercado. El municipio de Peque, por ejemplo, uno de los más pobres y sumidos en la violencia política y social, demuestra como la falta de accesibilidad física afecta el ingreso de las personas y la calidad de vida de los pobres. Peque tiene 11.000 pobladores, de los cuales 9.500 viven en áreas rurales produciendo, entre otros productos, 1.600 toneladas de café y 800 t de frijol orgánico. Transportar estos productos a la cabecera municipal supone un viaje de 8 horas a 10 horas a lomo de mula. Para salir de sus caseríos (veredas), la población de Peque depende de una red de 220 km de caminos de herradura (CdH), 12 km de caminos vecinales (red terciaria) y un camino secundario en afirmado, en malas condiciones operativas, de 60 km de longitud.

2.3 Investigaciones realizadas por el Instituto de Investigación sobre Política Alimenticia (*International Food Policy Research Institute*, IFPRI) en Asia y Africa, muestran que las inversiones en vialidad rural tienen impactos muy favorables en la reducción de la pobreza, siendo comparables a los impactos que se obtienen en investigación y desarrollo agrícolas y en educación rural. Esto

Caja 1	Impactos en la reducción de la pobreza			
	China	India	Vietnam	Uganda
Actividad económica				
IyD en agricultura	2	2	3	1
Irrigación	6	7	4	
Educación	1	3	1	3
Caminos	3	1	2	2
Telecomunicaciones	5			
Electricidad	4	8		
Salud		6		4
Conservación suelo/ agua		5		
Programas contra la pobreza	7	4		

1 a 8: indica la escala decreciente de la importancia de la actividad económica en la reducción de pobreza dentro del país.

viable para el desarrollo sostenible (Caja 1).

2.4 Este es también el caso en Latinoamérica. Experiencias bien documentadas muestran la relación positiva entre las mejoras en la infraestructura económica y más y mejores oportunidades económicas; cuando se analiza el impacto de las diversas infraestructuras, se observa que aquéllas en transporte rural se encuentran

entre las más eficientes. La amplia experiencia del Banco en la región apoya estos resultados; por ejemplo, el Programa de Caminos Rurales en Perú muestra que las inversiones en infraestructura rural de transporte ha tenido un inmediato impacto entre los pobre rurales (Caja 2).

Caja 2: los resultados del Programa de Caminos Rurales en Perú en materia de reducción de la pobreza quedan claramente evidenciados a través de las evaluaciones de impacto desarrolladas: (i) el tiempo de viaje a poblados y mercados ha disminuido en un 61%; (ii) el costo de los servicios de transporte de carga y pasajeros se ha reducido en un 10% y un 13%, respectivamente; (iii) 67% de las familias beneficiadas tienen mejor acceso a servicios de educación y el 44% declaran una reducción en el tiempo de viaje a las escuelas de hasta el 35%; (iv) las visitas a los centros de salud se han incrementado, en promedio, un 20%; (v) se ha producido una gradual diversificación de la estructura generadora de ingresos (50% del ingreso de los hogares beneficiados viene de actividades asalariadas, comparado con menos del 20% observado en hogares no beneficiados en poblados de similares características); y (vi) se han creado 6.000 empleos permanentes, para personas no calificadas, en las actividades de mantenimiento vial.

- 2.5 El Programa de Vías para la Integración y la Equidad (PVIE) posee así gran prioridad, tanto en términos sociales, como económicos y políticos, demostrada por el compromiso que la Gobernación de Antioquia (GdA) asume a través del sustancial incremento en los recursos destinados a la gestión de la infraestructura de transporte, 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 (COL1016), a ser presentado al Directorio en noviembre del presente año. Las actividades a ser financiadas por esta cooperación técnica (CT) son esenciales para apoyar al desarrollo del PVIE y con esto alcanzar una mejora en la calidad de la gestión vial, adaptada a las particulares condiciones de la población rural en alto aislamiento, con consecuente impacto positivo en sus condiciones de vida.
- 2.6 **La estrategia del Banco.** La estrategia de actuación 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: (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) apoyará los esfuerzos de descentralización y gobernabilidad al promover la equidad social en un departamento donde la violencia ha sido, en épocas recientes, prevalente.
- 2.7 En lo que se refiere al sector transporte, la estrategia del Banco 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 GdC identificados en sus principales planes de medio y largo plazo, la Agenda Interna y la Visión 2019.

- 2.8 El PVIE (CO-L1016) ha sido 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.
- 2.9 **Coordinación con otros donantes.** El Banco es el único organismo financiero de desarrollo con actuación en el sector transporte del Departamento de Antioquia. Además de la presente cooperación técnica, la FI3/RE3 está tramitando junto al Fondo de Japón (JSF y JCF) una CT (CO-T1034) cuyo alcance complementa el marco necesario para el desarrollo de un eficiente sistema de gestión vial en el Departamento de Antioquia. Los alcances de la CO-T1034 incluyen el desarrollo de un marco legal, institucional, financiero, técnico y socioambiental para las vías secundarias y terciarias en pavimento y afirmado, mientras que la presente CT desarrolla similar marco para los caminos de herradura (no motorizados). Asimismo, la primera incluye recursos para el desarrollo de una línea de base socioeconómica y una evaluación de impactos de corto plazo para los caminos de la red vial secundaria y terciaria.

III. EL PROGRAMA

A. Objetivos y descripción

- 3.1 El objetivo de esta Cooperación Técnica es proveer asistencia técnica a la Gobernación de Antioquia, Colombia, a través de su Secretaría de Infraestructura Física, para desarrollar e implementar el marco técnico, económico, financiero, social, ambiental e institucional necesario para ejecutar, en el ámbito del PVIE, un programa de vías de transporte no motorizado (caminos de herradura, CdH) y expandir las actividades de la SIF en los caminos vecinales (red terciaria). Esta infraestructura sirve a una población rural altamente dispersa, entre la cual se encuentra aquella más pobre y más afectada por la inseguridad política y social.
- 3.2 Los caminos vecinales son vías de carácter local que unen poblaciones de escasa densidad poblacional a caminos conectores que permiten el acceso a centros de servicios y consumo; son vías no pavimentadas de un solo carril (4,0m a 4,5m de ancho) y tránsito máximo de 15 a 20 vehículos en días feriados o de mercado. La CT financiará los estudios técnicos y de evaluación socioambiental de los proyectos de rehabilitación de dichos caminos vecinales, cuyas obras serán financiadas por el PVIE.
- 3.3 Los caminos de herradura son las vías que unen los caseríos aislados a los caminos vecinales y que permiten la locomoción no motorizada de personas y cargas. La CT financiará el desarrollo de las metodologías, instrumentos y procedimientos

para poner en marcha un modelo de gestión de CdH¹ cuya implementación requiere una activa participación de varios actores – SIF, gobiernos municipales, comunidades beneficiadas, ONGs y pequeñas empresas locales. El PVIE, por su vez, cofinanciará la ejecución de un plan piloto con cerca de 100 km de CdH, en conformidad con el marco a ser establecido por esta CT.

B. Componentes.

3.4 Componente 1. Marco para la gestión de la red de caminos de herradura (US\$305.000). Este componente proveerá asistencia técnica para:

- a. Diseño del modelo de gestión de la red de caminos no motorizados;
- b. desarrollo de los mecanismos legales, institucionales y administrativos para formalizar las relaciones entre la SIF, los municipios, ONGs y las comunidades, incluyendo los acuerdos de cofinanciación; creación de comités viales y distribución de responsabilidades para realización de las actividades de ejecución y supervisión de obras de rehabilitación y mantenimiento.
- c. desarrollo de guías y manuales técnicos, ambientales y sociales para las obras de rehabilitación de CdH y su posterior mantenimiento rutinario;
- d. preparación de planes de fortalecimiento institucional para la SIF, ONG, pequeños consultores y contratistas locales, municipios y comunidades partícipes, en términos de capacitación para la gestión de los caminos de herradura;
- e. análisis de los mecanismos y desarrollo del proceso de participación con vistas a fortalecer a los gobiernos locales y las comunidades para participar directamente en las obras de rehabilitación del plan piloto y en el mantenimiento de los CdH; desarrollo de manuales de participación de las comunidades y gobiernos locales;
- f. realización de los estudios técnicos y socioambientales de los CdH del piloto del PVIE;
- g. elaboración de la línea de base socioeconómica y evaluación de impactos socioeconómicos de corto plazo, incluyendo, entre otros, los indicadores 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 la

¹ El modelo de gestión prevé que el PVIE cofinanciará las obras de rehabilitación de los CdH en la parte correspondiente al costo del contratista local; el gobierno local y las comunidades beneficiadas aportarían la mano de obra no calificada, lo que corresponde al resto del costo. Los estudios técnicos y socioeconómicos serán contratados con ONGs o pequeñas empresas locales, responsables por la dirección y supervisión de las obras. El mantenimiento quedará a cargo de un Comité de Gestión Vial formado por representantes de la comunidad.

producción; etc. La evaluación de impacto de corto plazo será realizada en el ámbito de la CO-T1034.

- 3.5 **Componente 2. Diseños técnicos y evaluaciones socioambientales para caminos vecinales (red vial terciaria) (US\$405.000).** Este componente financiará los diseños finales de ingeniería y las evaluaciones socioambientales necesarios para llevar adelante, en el ámbito del PVIE, la rehabilitación de parte de la red vial terciaria a cargo de los municipios.
- 3.6 **Componente 3. Intercambio colombo-coreano de experiencias de transporte rural (US\$40.000).** A ser provisto en la forma de un taller técnico, con la participación de expertos de Corea y autoridades del sector transporte de Antioquia, junto con expertos nacionales y representantes de los gobiernos locales y comunidades beneficiarias de esta CT y las obras a ser ejecutadas gracias a su asistencia.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 4.1 El costo estimado de esta CT asciende a US\$750.000, de los cuales US\$490.000 serán provistos por el Fondo Coreano para la Reducción de la Pobreza (KPR), con carácter no reembolsable, mientras que los restantes US\$260.000 provendrán de la SIF, parte de los cuales será provista en especie.

Componente		mes es	KPR	Fondos locales	Total
1	Marco de Gestión de CdH	24	240.000	65.000	305.000
1.1	Modelo de gestión	2	20,000	10.000	30,000
1.2	Marco legal, técnico, y social	6	62,000	35.000	97,000
1.3	Capacitación	2	15,000	10.000	25,000
1.3	Diseños técnicos y ambientales	12	115,000	5.000	120,000
1.4	Línea de base	2	28,000	5.000	33,000
2	Diseños técnicos de vías terciarias	24	210.000	195.000	405.000
3	Intercambio de experiencias de transporte	3	40.000	-	40.000
Gran total			490.000	260.000	750.000
			65%	35%	100%

V. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Organismo ejecutor

- 5.1 El Departamento de Antioquia, a través de su Secretaría de Infraestructura Física para la Integración y el Desarrollo de Antioquia (SIF) 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 es 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) preservar la infraestructura de transporte de Antioquia; (ii) apoyar la integración social y física, proveyendo continuidad y sostenibilidad a la red vial y de transporte bajo su responsabilidad; (iii) expandir la red de transporte del departamento; (iv) proveer asistencia institucional y técnica a los gobiernos locales con respecto a la gestión vial; y (v) garantizar la accesibilidad física, con continuidad temporal, de la población del departamento a actividades y servicios sociales, económicos y cívicos.
- 5.4 Esta CT ayudará a desarrollar y fortalecer la capacidad de la SIF para planificar, gestionar, monitorear y evaluar su intervención en áreas rurales aisladas, mejorando así su capacidad para ejecutar el componente de accesibilidad rural (accesibilidad veredal) del PVIE, a través del cual apoyará a los gobiernos locales en ampliar sus capacidades de gestión de la red de transporte local, de la cual los caminos rurales y CdH son parte esencial. La extensa experiencia que la SIF posee en trabajar con los gobiernos locales facilitará esta capacitación.

B. Ejecución y administración del proyecto

- 5.5 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.
- 5.6 **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

- 5.7 Esta CT será ejecutada en 24 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. El período de desembolsos será de 30 meses.

D. Adquisiciones

- 5.8 La SIF será responsable de la adquisición de bienes y servicios, 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.
- 5.9 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.
- 5.10 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.
- 5.11 Dada la naturaleza de las actividades previstas, la mayoría de los contratos a ser financiados con recursos del KPRF será con consultores individuales, pequeñas firmas consultoras y ONG de origen local.

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. Asimismo, 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.

- 6.2 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

- 6.3 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.

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 desarrollar el transporte no motorizado del PVIE, promoviendo una mejor gestión vial y comunitaria por parte de la SIF y brindando a los municipios instrumentos específicos a aplicar en las zonas más pobres y aisladas del departamento. Estas instituciones y las comunidades serán los beneficiarios directos de esta CT.

B. Riesgos

- 7.2 La sostenibilidad institucional de esta CT está asegurada por el liderazgo ejercido por la SIF en la preparación del PVIE, demostrada por los pasos ya adoptados durante la preparación de esta CT y el Programa. 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.
- 7.3 En términos técnicos, un potencial riesgo estaría asociado a la falta de experiencia de ONGs, pequeños consultores y contratistas locales de trabajar con CdH y caminos vecinales de bajo tránsito en afirmado. Este riesgo estaría siendo mitigado con la ejecución de guías y manuales técnicos y socioambientales específicos para

el diseño y la rehabilitación de dichos caminos y actividades de capacitación y entrenamiento específicas.

VIII. REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

- 8.1 Se prevé que las obras del PVIE no generarán impactos negativos significativos, pues consisten en la rehabilitación y mantenimiento de carreteras existentes. Los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, habituales desde el punto de vista de ingeniería y se ejecutarán dentro del derecho de vía actual, por lo que no requerirán reubicar población, ni intervenir en áreas ambiental o socialmente sensibles. Esta CT financiará asistencia técnica para diseñar las medidas preventivas y mitigadoras de los impactos ambientales y sociales negativos que pudieran resultar de la implementación del PVIE. La CT ayudará desarrollar el marco social y ambiental para la gestión de la red de transporte no motorizado, incluyendo las guías para su rehabilitación y mantenimiento, así como apoyará el marco de la organización comunitaria y la capacitación de las entidades involucradas y de la población local donde el proyecto actuará. Los proyectos de vías terciarias incluirán el desarrollo de planes de manejo ambiental específicos.
- 8.2 El CESI revisó y aprobó el Perfil de Cooperación Técnica en su reunión CESI 27-06 del 7 de julio de 2006, y no requirió revisiones adicionales.

**Apoyo al Programa de Vías para la Integración y la Equidad de Antioquia (PVIE)
(CO-T1040)
MARCO LOGICO**

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Fin (impacto)			
Mejorar la capacidad de planificación y gestión del transporte no motorizado y la red física que le da sustento.			
Propósito (resultados)			
Asistir técnicamente a la Gobernación de Antioquia (GdA) en el desarrollo e implementación del programa de transporte no motorizado y la red física que le da sustento, así como impulsar la mejora de la red terciaria.	La SIF cuenta con instrumentos técnicos, sociales y legales que le permiten: <ul style="list-style-type: none"> • construir, rehabilitar y conservar la red de transporte no motorizado de acuerdo a estándares técnicos acordes con la naturaleza y volumen de la demanda; • asociar a las autoridades locales y la comunidad 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. 	Informes trimestrales de la SIF conteniendo: <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.

**Apoyo al Programa de Vías para la Integración y la Equidad de Antioquia (PVIE)
(CO-T1040)
MARCO LOGICO**

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Componentes (productos)			
Marco legal y normativo	<p>La SIF, los municipios participantes y las comunidades cuentan con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • los convenios operativos que le permiten llevar a cabo la rehabilitación de los CdH; • guías y manuales técnicos, ambientales y sociales para las obras de rehabilitación y su posterior mantenimiento desarrollados; • realización de 2 cursos de capacitación: (i) un curso técnico para la SIF, municipios, pequeñas empresas y ONGs sobre especificaciones para diseño y rehabilitación de caminos de bajo tránsito en afirmado ; y (ii) un curso para las comunidades partícipes, en términos de capacitación para la gestión de los caminos de herradura, incluyendo la organización comunitaria; • 4 comités de gestión vial local creados para participar de las obras y del mantenimiento; • el Manual de Operaciones del Programa incorpora todo lo relacionado a CdH. 	<ul style="list-style-type: none"> • Informes de los consultores, aprobados por el ejecutor y el Banco; • misiones de administración con apoyo de COF/CCO. 	<ul style="list-style-type: none"> • La SIF destina personal profesional y equipos suficientes para la ejecución oportuna de la CT; • el PVIE recibe los recursos presupuestarios suficientes para su ejecución; • las labores del PVIE, a ser realizadas en conjunto con los gobiernos locales, cuentan con el apoyo de éstos y permiten llevar adelante tareas como la evaluación de impactos de corto plazo, entre otras.
Diseños técnicos para caminos de la red vial terciaria	La SIF cuenta con los diseños finales de ingeniería y evaluaciones ambientales referentes a 80km de caminos vecinales.		
Intercambio colombo-coreano de experiencias de transporte rural	Se ha realizado un taller técnico, con la participación de expertos de Corea y autoridades del sector transporte de Antioquia, junto con expertos nacionales y representantes de los gobiernos locales y comunidades beneficiarias de esta CT y las obras a ser ejecutadas gracias a su asistencia.		

COLOMBIA

APOYO AL PROGRAMA DE VÍAS PARA LA INTEGRACIÓN Y LA EQUIDAD DE ANTIOQUIA (CO-T1040)

Presupuesto (US\$)*

	Expertos Días	Honorario Diario (US\$) ¹	Costo Total (US\$)
A. Fondo Coreano para Reducción de la Pobreza			
Componente 1 – Marco de Gestión de la Red de Caminos de Herradura (CdH)			
Diseño del modelo de gestión de CdH			18,000
Ingeniero de caminos	25	300	7,500
Especialista ambiental	10	250	2,500
Economista	10	300	3,000
Sociólogo	20	250	5,000
Convenios Operativos entre SIF, municipios, comunidades			17,500
Abogado	30	350	10,500
Ingeniero de caminos	15	300	4,500
Sociólogo	10	250	2,500
Manual de participación de las comunidades y Gobiernos locales			15,000
Economista	10	300	3,000
Sociólogo	30	250	7,500
Ingeniero de caminos	15	300	4,500
Guías técnicas y ambientales para la rehabilitación y mantenimiento de CdH			24,500
Ingeniero de caminos	40	300	12,000
Especialista ambiental	30	250	7,500
Sociólogo	20	250	5,000
Cursos de capacitación (incluye diseño y realización de 2 cursos)			15,000
Ingeniero de caminos	25	300	7,500
Especialista ambiental	15	250	3,750
Sociólogo	15	250	3,750
Estudios Técnicos, Económicos y Ambientales			110,000
Ingeniero de caminos	120	300	36,000
Especialista ambiental	120	250	30,000
Economista	80	300	24,000
Sociólogo	80	250	20,000
Línea de base			22,000
Sociólogo	45	250	11,250
Economista	15	300	4,500
Agrónomo	25	250	6,250
Subtotal Rec Hum Componente 1			222,000

(1) los salarios incluyen *overhead*

Componente 2 – Diseños técnicos y evaluaciones socioambientales de caminos vecinales

Ingeniero (s) de caminos/hidráulico/geólogo/geotécnico	425	300	127,500
Especialista ambiental	160	250	40,000
Economista	50	300	15,000
Sociólogo	110	250	27,500
Subtotal Rec. Hum. Componente 2			210,000

Componente 3 – Intercambio de experiencias

2 expertos internacionales de Corea	12	1000	12,000
3 expertos internacionales latinoamericanos	12	500	6,000
2 expertos nacionales	10	500	5,000
Subtotal Rec. Hum. Componente 3			23,000

Otros costos

Viajes internacionales			
2 viajes Corea-Antioquia-Corea			10,000
3 viajes internos de Latinoamérica a Medellín			4,000
Viajes locales			5,000
Impresión de manuales			5,000
Per Diem			7,000
Otros costos			4,000
Subtotal			35,000

TOTAL A 490,000

B. Aporte Nacional

Ambientales

Apoyo oficina y otros costos directos administrativos	Unidad	20,000
Logística, servicios de apoyo y equipo	Unidad	10,000
Personal profesional de contrapartida	Total	35,000
Subtotal		65,000

Diseños técnicos y evaluaciones socioambientales de caminos vecinales

Ingeniero (s) de caminos/hidráulico/geólogo/geotécnico	350	300	105,000
Especialista ambiental	160	250	40,000
Economista	50	300	15,000
Sociólogo	120	250	30,000
Subtotal			190,000

Viajes locales			1,000
Per diem			1,500
Otros costos			2,500
Subtotal			5,000
TOTAL B			260,000

PRESUPUESTO TOTAL ESTIMADO (A+B)	750,000
---	----------------

*Este presupuesto tentativo estará sujeto a ajustes con base en las propuestas finales que presenten los consultores

**APOYO AL PROGRAMA DE VÍAS PARA LA INTEGRACIÓN Y LA EQUIDAD DE ANTIOQUIA
(CO-T1040)**

Plan de Contrataciones

Beneficiario: Gobernación de Antioquia	Programa : CO-T1040
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 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.** No se prevé la adquisición de bienes.
- 1.3 **Selección de consultores.** Los servicios de consultoría serán requeridos para realizar estudios jurídicos, institucionales, financieros, técnicos, sociales y ambientales, 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 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.
- 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 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
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 servicios de consultoría para los próximos 15 meses, con indicación de cuales procesos requieren revisión previa del Banco.

Plan de Adquisiciones de Consultorías

CONTRATO Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Selección	Revisión Prevía	Fecha Apertura Propuestas
Diseño del modelo de gestión de CdH.	18,000	CI	SI	
Instrumentos legales y administrativos (convenios entre SIF y municipios, comunidades, ONGs).	17,500	CI	SI	
Especificaciones técnicas de diseño y construcción de CdH	24,500	CI	SI	
Alternativas de organización social y participación comunitaria para la gestión vial de CdH.	15,000	CI	SI	
Capacitación en aspectos técnicos, ambientales y sociales de CdH.	15,000	CI	SI	
Línea de base socioeconómica.	22,000	CI	SI	
Estudios técnicos de ingeniería y evaluaciones socioambientales de CdH.	15,000/por estudio de CdH	CD	NO	
Estudios técnicos de ingeniería y evaluaciones socioambientales de Caminos vecinales.	Us\$120,000/ estudio de paquete de caminos	SBMC	NO	
Participación en seminario.		CD	NO	

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-____/06

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

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 Coreano para la Reducción de la Pobreza, 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 apoyar al programa de vías para la integración y la equidad de Antioquia.
2. Destinar, para los fines de esta resolución, hasta la suma de US\$490.000, con cargo a los recursos del Fondo Coreano para la Reducción de la Pobreza.
3. Establecer que la suma anterior sea otorgada con carácter no reembolsable.

LEGIII/CO-786564-06
CO-T1040