



Informe de Terminación de Proyecto

PCR

| | |
|-------------------------------------|---|
| Nombre del proyecto: | Programa de Asistencia al Ministerio de Transporte para la ejecución del Plan Vial Regional |
| País: | Colombia |
| Equipo de proyecto original: | Rodolfo Huici (INE/TSP), Jefe de Equipo de Proyecto; Alejandro Taddia (INE/TSP), José Ramón Gómez (INE/ENE), Daniel Torres Gracia (INE/CCO), Diego Buchara (LEG/SGO), Giovanna Mahfouz (INE/TSP) y Caterina Vecco (INE/TSP) |
| Proyecto: | CO-L1022 |
| Préstamo: | 1963/OC-CO |
| Fecha del QRR: | 14 de febrero, 2014 |
| Fecha de aprobación: | 25 de febrero de 2014 |

| | |
|--------------------|---|
| Equipo PCR: | Sergio Deambrosi (INE/TSP), Jefe de Equipo de Proyecto; Andrea Giraldo (CAN/CCO), Manuel Rodríguez (TSP/CCO) y Caterina Vecco (INE/TSP) |
|--------------------|---|

ANEXOS

| | |
|-----------|--|
| ANEXO I | Evaluación del Prestatario. |
| ANEXO II | Acta del Taller de Cierre. |
| ANEXO III | Presentación del Ministerio de Transporte en el Taller de Cierre |

ENLACES ELECTRÓNICOS

Informe de Seguimiento de Progreso (PMR) 2013 – (1º período al 30-sep-2013)

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38582739>

Informe de Evaluación Final del Programa

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38582709>

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

| | |
|----------|---|
| CONPES | Consejo Nacional de Política Económica y Social |
| DI | Dirección de Infraestructura |
| DNP | Departamento Nacional de Planeación |
| EF | Evaluación Final |
| EMT | Evaluación de Medio Término |
| ET | Entidades Territoriales |
| FINDETER | Financiera del Desarrollo Territorial S.A. |
| GAR | Grupo de Apoyo Regional |
| GD | Gobiernos Departamentales |
| GdC | Gobierno de Colombia |
| GT/PVR | Grupo de Trabajo Plan Vial Regional |
| ISDP | Informe de Seguimiento de Desempeño del Proyecto (PPMR, por sus siglas en inglés) |
| MHyCP | Ministerio de Hacienda y Crédito Público |
| ML | Marco lógico |
| MT | Ministerio de Transporte |
| PAC | Programa Anual Mensualizado de Caja |
| PCR | <i>Project Completion Report</i> |
| PI | Progreso en la Implementación |
| POA | Plan Operativo Anual |
| PVD | Planes Viales Departamentales |
| PVR | Plan Vial Regional |
| RVS | Red Vial Secundaria |
| RVT | Red Vial Terciaria |
| SIGPVR | Actualización de la plataforma de trabajo y consulta de inventarios viales |
| SIGVIAL | Sistema de Información de Gestión Vial departamental |
| UCP | Unidad Coordinadora del Programa |

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| I. INFORMACIÓN BÁSICA | 1 |
| II. EL PROYECTO | 2 |
| A Contexto del proyecto..... | 2 |
| B Descripción del proyecto | 2 |
| i. Objetivos del desarrollo..... | 2 |
| ii. Componentes..... | 3 |
| C Revisión de la calidad del diseño | 4 |
| III. RESULTADOS..... | 5 |
| A Efectos directos..... | 5 |
| B Externalidades | 5 |
| C Productos | 6 |
| D Costos del proyecto | 8 |
| IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO..... | 8 |
| A Análisis de los factores críticos | 8 |
| B Desempeño del prestatario/agencia ejecutora..... | 10 |
| C Desempeño del Banco | 10 |
| V. SOSTENIBILIDAD..... | 11 |
| A Análisis de factores críticos | 11 |
| B Riesgos potenciales..... | 12 |
| C Capacidad institucional..... | 12 |
| VI. EVALUACIÓN YSEGUIMIENTO | 14 |
| A Información sobre resultados..... | 14 |
| B Seguimiento futuro y evaluación <i>ex-post</i> | 15 |
| VII. LECCIONES APRENDIDAS | 16 |

I. INFORMACIÓN BÁSICA

| DATOS BÁSICOS (MONTO EN US\$) | |
|--|--|
| Título: | Programa de Asistencia al Ministerio de Transporte para la ejecución del Plan Vial Regional |
| Prestatario: República de Colombia | Fecha aprobación Directorio: 27 febrero 2008 |
| Agencia Ejecutora (AE): Ministerio de Transporte (MT) | Fecha efectividad contrato préstamo: 30 abril 2008 |
| Proyecto: CO-L1022 | Fecha elegibilidad del primer desembolso: 08 julio 2008 |
| Préstamo: 1963/OC-CO | I.1.a.1.1 Meses en ejecución |
| Sector: Transporte/Vías Secundarias | * desde aprobación: 70 (a Dec-31-2013) |
| Instrumento de préstamo: Inversión / Préstamo de Cooperación Técnica. | * desde efectividad del contrato: 68 |
| | <u>Períodos de desembolso</u> |
| | Fecha original desembolso final: 30 abril 2012 |
| | Fecha actual desembolso final: 31 diciembre 2013 |
| | Extensión acumulativa (meses): 20 |
| | <u>Monto préstamo(s)</u> |
| | * Monto original: 10,000,000 |
| | * Monto actual: 10,000,000 |
| | * Pari Passu (si aplica): 16.67% |
| | Fueron fondos redireccionados de [] o a [] este proyecto? [X] N/A |
| | Monto US\$: |
| Reducción de Pobreza (PTI): No | I.1.a.1.2 Desembolsos |
| Equidad Social (SEQ): No | * Monto actual: 100% |
| Clasificación ambiental: C | <u>Costo total del proyecto</u> (estimado original): 12,000,000 |
| | <u>En estado de "Alerta"</u> |
| | Está el proyecto "en alerta": No |
| | De ser afirmativo, favor indicar razones (Clasificaciones OD, PI, y/o indicadores relevantes de PAIS): |
| | Comentarios de relevancia de la clasificación de alerta de este proyecto (si aplica): |

| Resumen de la clasificación de desempeño | | | | |
|--|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| OD | [X] Muy Probable (MP) | [] Probable (S) | [] Poco Probable (PP) | [] Improbable (MI) |
| PI | [] Muy Satisfactorio (MS) | [X] Satisfactorio (S) | [] Poco Satisfactorio (I) | [] Muy Insatisfactorio (MI) |
| SO | [] Muy Satisfactorio (MS) | [X] Satisfactorio (S) | [] Poco Satisfactorio (PS) | [] Muy Insatisfactorio (MI) |

II. EL PROYECTO

A. Contexto del proyecto

- 2.1 El crecimiento económico de Colombia durante los años 2006 a 2008 se tradujo en una sustancial mejora de la situación fiscal y financiera, tanto del Gobierno Nacional como de los Gobiernos Departamentales (GD). Con el objetivo de dar sostenibilidad a dicho crecimiento, se profundizó la necesidad de mejorar y ampliar la dotación de infraestructura en todos los niveles, incluyendo los sistemas viales.
- 2.2 La estrategia de gestión vial se orientaba, desde la década anterior, a su descentralización, mediante la asignación de la responsabilidad sobre las redes secundaria y terciaria a los gobiernos subnacionales. Se reafirmó el rol del Ministerio de Transporte (MT) como entidad rectora del sector y la necesidad de que éste asistiera a los GD en el fortalecimiento de sus capacidades institucionales y técnicas, así como la importancia de asignar crecientes recursos al desarrollo de infraestructura.
- 2.3 La política de apoyo a la gestión vial departamental se centró en: i) flexibilizar el marco normativo y técnico de inversión y gestión en la Red Vial Secundaria (RVS), adaptándolo a las condiciones y naturaleza de la demanda y la capacidad económica departamental; ii) desarrollar la capacidad del MT de proveer asistencia técnica, institucional y, de manera limitada, financiera, a los departamentos para mejorar la gestión de la red de transporte a su cargo; iii) implementar sistemas de planificación y programación viales regionales; y iv) facilitar el acceso de los departamentos a recursos para atender las necesidades de inversión. El Programa de Apoyo al Ministerio de Transporte para la ejecución del Plan Vial Regional recogió dicha política, con el Banco como parte esencial en los aspectos indicados en (i) y (ii).

B. Descripción del proyecto

i. Objetivos del desarrollo

- 2.4 El objetivo general del programa consistió en asistir al Ministerio de Transporte en el desarrollo de las herramientas técnicas e institucionales que le permitan brindar un apoyo eficiente y continuo a los departamentos en su gestión vial y de transporte.
- 2.5 Los objetivos específicos fueron: i) fortalecer la capacidad de gestión del MT, en su rol de agencia rectora del sector transporte a nivel nacional; ii) actualizar el marco normativo y técnico para la gestión de la red vial secundaria; iii) actualizar o desarrollar los planes viales departamentales, inventarios y diagnósticos de intervención viales y diagnósticos y planes de fortalecimiento técnico e institucional asociados; y iv) mejorar los sistemas de gestión vial departamental.
- 2.10 No existen diferencias entre los objetivos de desarrollo durante la ejecución del proyecto y los establecidos originalmente en la propuesta de préstamo y Anexo A del contrato, ya que los mismos se mantuvieron sin reformulación.

ii. Componentes

- 2.11 El programa comprendió los siguientes componentes:
- 2.12 **Componente 1. Marco técnico y normativo.** El objetivo de este componente fue contar con un marco normativo y técnico de inversión y gestión en la red vial departamental, flexible y adaptado a las condiciones y naturaleza de la demanda, y sistemas de planificación y programación viales. Para ello, se incluyó el desarrollo de: i) normas para el diseño de la red vial secundaria; ii) manuales y procedimientos para el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de vías secundarias, los que incluirán la posibilidad de aplicación de tecnologías novedosas producto de los resultados de las actividades de investigación; iii) especificaciones técnicas, ambientales y sociales generales y términos de referencia estándar para la contratación de diseños, obras y su supervisión; iv) sistemas departamentales de planificación y programación viales, desarrollo de inventarios e identificación de tecnologías aplicables; v) sistemas sostenibles de mantenimiento, basados en la tercerización de la actividad y desarrollo de alternativas de contratación; y vi) manuales de formación y capacitación de microempresas orientadas hacia actividades de mejoramiento y mantenimiento vial.
- 2.13 **Componente 2. Apoyo al grupo de trabajo.** El objetivo de este componente fue asistir al organismo ejecutor en la conformación y fortalecimiento del GT/PVR, la capacitación de su equipo profesional y dotarlo con equipos adecuados para su funcionamiento. Incluyó el financiamiento de: i) compra de equipamiento y software especializado para la unidad; ii) capacitación de sus profesionales; y iii) contratación de especialistas que refuercen necesidades específicas del grupo de trabajo del Plan Vial Regional (GT/PVR) y generen capacidad técnica e institucional, particularmente aquéllas asociadas al seguimiento y monitoreo de las actividades de los GD.
- 2.14 **Componente 3. Acompañamiento a la gestión vial departamental.** El objetivo de este componente fue asistir a los departamentos mediante labores de acompañamiento técnico y desarrollo institucional. Entre las actividades que el componente financió se encuentran la planificación vial departamental, el desarrollo de planes de fortalecimiento institucional y la estructuración de un sistema de trabajo de colaboración con el GT/PVR. Se incluyen, entre otras, las siguientes actividades: i) el acompañamiento en la elaboración de los planes viales departamentales, esenciales para establecer las prioridades de inversión en la red, así como las actividades asociadas a esa inversión (principalmente la conservación de las vías) y el desarrollo de otras actividades de planificación; ii) el diagnóstico de la situación institucional de los departamentos y elaboración de planes de fortalecimiento institucional; iii) el acompañamiento en procesos de contratación de diseños, obras y su mantenimiento y supervisión (interventoría) y apoyo en su gestión financiera; iv) asistencia en materia de acceso a recursos de crédito externo, tanto ante organismos multilaterales como ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, incluyendo el análisis de la situación fiscal y financiera departamental y capacidad de endeudamiento; v) el

desarrollo y aplicación de tecnologías novedosas para vías de bajo tránsito, incluyendo tramos de prueba de la tecnología; y vi) el diseño e implementación de sistemas de monitoreo, seguimiento y evaluación.

- 2.18 **Componente 4. Diseños viales.** El objetivo de este componente fue que los departamentos cuenten con diseños de ingeniería final y estudios económicos, financieros, ambientales y socioculturales para las principales vías a ser intervenidas, aplicando los estándares establecidos por el organismo ejecutor. Con los recursos de este componente se financiaron diseños de ingeniería finales de vías y puentes de la red departamental de conformidad con los criterios establecidos en el manual de operaciones del grupo de trabajo.
- 2.14 No existen diferencias entre los componentes establecidos originalmente en la propuesta de préstamo y Anexo A del Contrato y los indicados en el último PMR, ya que los mismos se mantuvieron sin reformulación durante la ejecución del proyecto.
- C. Revisión de la calidad del diseño.** No aplica.

III. RESULTADOS

A. Efectos directos

| LOGRO DEL LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD) | | |
|--|---------------------------------------|--|
| Objetivos de desarrollo, propósito: “Asistir al Ministerio de Transporte en el desarrollo de las herramientas técnicas e institucionales de gestión de la red vial secundaria” Clasificación: MP | | |
| Indicadores claves de efectos directos | Efectos Directos Planeados | Efectos Directos Logrados |
| 1. Departamentos que trabajan con el apoyo del MT en la mejora de la gestión vial a su cargo | 22 departamentos | 32 departamentos |
| Reformulación. ¿Ha(n) sido reformulado(s) el/los objetivo(s) de este proyecto? <input type="checkbox"/> si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A | | |
| Reajuste ISDP: Los Gobiernos Departamentales (GD) cuentan con instrumentos de planificación y programación de inversiones y actividades para la gestión vial de la red a su cargo. El Marco Lógico del contrato contemplaba originalmente una meta de 22 Departamentos; la misma se fue ampliando en la medida en que se gestionaban convenios con los Departamentos interesados en adherir al Programa. Hasta el 2012 la meta se amplió a 31 Departamentos, alcanzándose finalmente los 32. | | |
| Resumen de los Objetivos de Desarrollo Clasificación (OD): P | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Muy Probable (MP) | <input type="checkbox"/> Probable (S) | <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (MI) |
| Estrategia de País: En el momento de la aprobación de la operación la estrategia del Banco para Colombia se orientaba a: i) sentar las bases para reactivar y dinamizar la economía; ii) promover el desarrollo social y asegurar la protección de los más vulnerables; y iii) mejorar la gobernabilidad del país y apoyar la modernización del Estado. El Programa ha contribuido a esta estrategia en cuanto: (a) ha apoyado la descentralización y gobernabilidad del país al promover la mejora de la gestión vial departamental en zonas de gran impacto socioeconómico; y (b) ha impulsado acciones departamentales que incrementan en forma sostenible la transitabilidad, mejoran la accesibilidad física, promueven la competitividad de las regiones y contribuyen a reactivar y dinamizar la economía. | | |

B. Externalidades

- 3.1 Como externalidad positiva del programa, se ha observado que las metodologías aplicadas para la formulación de los planes viales no sólo han brindado soporte para asegurar la pertinencia e integralidad de la gestión de los sistemas viales, sino que han sido reconocidas como instrumentos útiles para el entendimiento estratégico del territorio, donde interactúan fuerzas económicas, sociales y ambientales en los escenarios geográficos.
- 3.2 Los Planes Viales Departamentales (PVD) han sido un referente importante para las decisiones de planeación y de programación presupuestal (reconocido por el 86% de los departamentos en la encuesta de la evaluación de medio término).

- 3.3 En el plano financiero, los PVD han permitido además sustentar procesos de asignación y de gestión de recursos de inversión encaminados al sector vial como impulsor de la competitividad territorial, a través de entidades financiadoras como la Financiera de Desarrollo Territorial (FINDETER), recursos de regalías y del Fondo de Ahorro y Estabilización Petrolera (FAEP), entre otros.

C. Productos

| PROGRESO EN LA IMPLEMENTACIÓN (P1) | | | |
|--|--|--|---|
| 1. Marco técnico y normativo El MT cuenta con un marco normativo y técnico de inversión y gestión en la red vial secundaria, flexible y adaptado a las condiciones y naturaleza de la demanda, ha desarrollado sistemas de planificación y programación viales y sistemas sostenibles de mantenimiento. Costo total: US\$300,000; BID: US\$ 200,000; Contrapartida: US\$ 100,000 Clasificación: MS | | | |
| Indicadores Claves del Producto | Meta | Logro | |
| Publicaciones de apoyo al marco normativo y técnico de inversión y gestión en la red vial | 6, al término del Programa | 6 | |
| Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. <input type="checkbox"/> N/A Se publicará un grupo de documentos adicionales, con recursos nacionales, por el Ministerio de Transporte (4 documentos, en proceso, que se espera completar en 2013). | | | |
| Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado. Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input checked="" type="checkbox"/> N/A | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |
| 2. Apoyo al Grupo de Trabajo El GT está plenamente conformado, su equipo profesional debidamente capacitado y cuenta con equipos adecuados para su funcionamiento Costo total: US\$2,386,000; BID: US\$ 1,886,000; Contrapartida: US\$500,000 Clasificación: MS | | | |
| Indicadores Claves del Producto | Meta | Logro | |
| Integrantes del Grupo de Trabajo, de los cuales la mitad están dedicados a acompañar y fortalecer la labor vial departamental | ≥10 | 17 | |
| Equipamiento adecuado para la labor del grupo de trabajo (%). | 100 | 100 | |
| Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. <input type="checkbox"/> N/A El MT, con sus recursos, incrementó significativamente el personal del PVR a lo largo del proyecto a medida que se requería atender el desarrollo de diversas actividades, sumando 17 profesionales de diversas áreas, entre ellos 6 ingenieros civiles con el fin de apoyar la formulación de proyectos y la gestión de recursos en entes territoriales. Actualmente la Dirección de Infraestructura cuenta con el Grupo de Apoyo Regional (GAR) dentro del cual quedaría integrado el GT/PVR. La nueva estructura cuenta con profesionales en áreas técnicas con el fin de apoyar la formulación de proyectos y la gestión de recursos en entes territoriales y funcionarios de apoyo administrativo. | | | |
| Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado. Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input checked="" type="checkbox"/> N/A | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |
| 3. Acompañamiento a la gestión vial departamental Los GD cuentan con planes viales actualizados y con planes de fortalecimiento institucional, y trabajan en estrecho | | | |

| contacto con el GT/MT. Costo total: US\$3,610,000; BID: US\$ 3,120,000; Contrapartida: US\$ 490,000 Clasificación: MS | | | |
|--|--|-----------------------|--|
| Indicadores claves del producto | | Meta | Logro |
| Departamentos cuentan con planes viales departamentales actualizados, aprobados y publicados | | 22 | 24 |
| Departamentos cuentan con inventarios viales departamentales levantados y digitalizados | | 22 | 32 |
| Departamentos han incorporado modernos sistemas de gestión vial | | 22 | 29 |
| Departamentos cuentan con los medios y conocimientos para mantener actualizados sus planes viales departamentales | | 22 | 29 |
| Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. Originalmente, en el marco lógico del programa, se estableció la meta de 12 departamentos con planes viales departamentales aprobados, y que hayan incorporado modernos sistemas de gestión vial. Dicha meta se fue actualizando durante el desarrollo del Programa, y se incorporaron nuevos indicadores de seguimiento, estableciendo la meta de 22. Cabe anotar que aunque se ha hecho presencia con esta intervención en la totalidad de los Departamentos, no se ha inventariado la totalidad de la red secundaria en cada uno, ya sea por motivos presupuestales, climatológicos o de orden público según el caso. En total, 29 Departamentos cuentan con el software SIGVIAL entregado por el MT y han recibido capacitaciones en su uso por parte del PVR. | | | |
| Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado. Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. [X] N/A | | | |
| [X] Muy Satisfactorio (MS) | | [] Satisfactorio (S) | [] Poco Satisfactorio (PS) [] Muy Insatisfactorio (MI) |
| 4. Diseños viales Los departamentos cuentan con diseños de ingeniería final para las principales vías a ser intervenidas, aplicando los estándares técnicos establecidos por el MT Costo total: US\$5,504,000; BID: US\$ 4,594,000; Contrapartida: US\$ 910,000 Clasificación: MS | | | |
| Indicadores Claves del Producto | | Meta | Logro |
| Departamentos cuentan con diseños de ingeniería final de los proyectos priorizados de vías secundarias en PVR y cuentan con los recursos para su implementación a través del crédito o con recursos propios. | | 22 | 24 |
| Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. Originalmente, en el marco lógico del Programa, se estableció la meta de 1.500 km de vías secundarias con diseños de ingeniería final (en los 12 Departamentos). Se cambió el indicador a número de Departamentos, y adicionalmente el Programa fue ampliando las metas durante su desarrollo, estableciendo la meta de 22. A partir de septiembre de 2011 la Unidad Coordinadora del PVR incorpora como política que los estudios y diseños apoyados por el PVR en los Planes Viales Departamentales se contraten para las vías que resultaron prioritarias en la elaboración de los respectivos planes viales. | | | |
| Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado. Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. [X] N/A | | | |
| [X] Muy Satisfactorio (MS) | | [] Satisfactorio (S) | [] Poco Satisfactorio (PS) [] Muy Insatisfactorio (MI) |
| Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI): | | | |
| [X] Muy Satisfactorio (MS) | | [] Satisfactorio (S) | [] Poco Satisfactorio (I) [] Muy Insatisfactorio (MI) |
| Mayores detalles sobre resultados se indican en el Informe Final de la Evaluación, adjunto en anexo. | | | |

D. Costos del proyecto

| | COSTO TOTAL DEL PROYECTO – PLANEADO (US\$) | | | COSTO TOTAL EJECUTADO DEL PROYECTO – ACTUAL (US\$) | | | % Diferencia TOTAL | Desembolso BID (US\$) | % Desemb. |
|--|--|------------------|-------------------|--|------------------|-------------------|--------------------|-----------------------|-----------|
| | Banco | Aporte Local | Total | Banco | Aporte Local | Total | | | |
| 1. Marco técnico y normativo | 600,000 | 100,000 | 700,000 | 63,803.33 | 100,000 | 163,803.33 | -76.60% | | 100% |
| 2. Apoyo al Grupo de Trabajo | 1,400,000 | 500,000 | 1,900,000 | 1,877,104.22 | 500,000 | 2,377,104.22 | 25.11% | | 100% |
| 3. Sistema de gestión vial departamental | 3,700,000 | 1,000,000 | 4,700,000 | 3,054,550.38 | 490,000 | 3,544,550.33 | -24.58% | | 100% |
| 4. Estudios (diseños viales) | 3,700,000 | 300,000 | 4,000,000 | 4,839,774.95 | 910,000 | 5,749,774.95 | 43.74% | | 100% |
| 5. Auditoría | 200,000 | - | 200,000 | 164,767.12 | | 164,767.12 | -17.62% | | 100% |
| 6. Imprevistos, otros | 400,000 | 100,000 | 500,000 | - | | | -100% | | 0% |
| TOTAL | 10,000,000 | 2,000,000 | 12,000,000 | 10,000,000 | 2,000,000 | 12,000,000 | | 10,000,000.00 | |

Explique brevemente diferencias:

No hubo cambios significativos en la distribución de recursos de la matriz de costos del proyecto. se reforzaron los componentes de estudios y diseños viales y de apoyo al GT, con base en reducción de los componentes marco técnico y normativo y sistema de gestión vial, los cuales no requirieron la utilización del presupuesto original para cumplir los objetivos inicialmente previstos.

IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A. Análisis de los factores críticos

- 4.1 Al momento de preparar el programa, no se presentaban riesgos de ejecución significativos, dada la amplia experiencia en la gestión de programas técnica e institucionalmente complejos por parte del MT. Adicionalmente se contaba con la alineación del programa en términos de: i) los objetivos globales del GdC y el plan de desarrollo para el sector; ii) la existencia de la decisión política y la capacidad técnica para ejecutarlo; iii) la prioridad dada a la expansión en la dotación de infraestructura física regional; y iv) la voluntad política de permitir que los GD accedan a recursos de endeudamiento externo, fueron factores indicativos del apoyo institucional que se esperaba recibiera el Programa.
- 4.2 Los riesgos identificados, que correspondieron a aspectos del entorno político, institucionales u operativos, así como las acciones previstas o realizadas para su prevención y mitigación, se listan a continuación:

| Riesgo | Acciones de prevención/mitigación |
|--|---|
| Alta dependencia del GT del nivel Ministerial, para la toma de decisiones. | Perfiles de los profesionales contratados para el GT claramente establecidos. |
| Dificultad de lograr una adecuada capacidad institucional de los GD para responder a los requerimientos de acceso al crédito, o para la gestión vial en general. | Fortalecimiento institucional basado en diagnóstico claro de la situación departamental y sus principales dificultades. |
| No se logren los estándares de calidad deseados. | Mecanismos de seguimiento y evaluación definidos, incluyendo una evaluación institucional intermedia y de |

| Riesgo | Acciones de prevención/mitigación |
|--|---|
| | resultados, para poder ajustar la implementación. |
| Baja capacidad técnica del GT. | GT conformado por un grupo pequeño y altamente calificado de profesionales; cuenta con recursos propios dentro del presupuesto del MT. |
| Orientación política elevada del Programa. | Acceso universal del Programa; procedimientos y condiciones técnicas, sociales, ambientales, económicas y financieras definidos, para adecuada priorización de las actividades y proyectos. |

4.3 Entre los factores positivos que incidieron en la consecución de los productos y efectos directos en el proyecto, se destacan:

- La continúa institucionalización del programa al interior del MT y la consolidación de una estructura de apoyo a las regiones.
- El interés y la actitud proactiva de varias de las Secretarías de Infraestructura para cumplir con los compromisos asumidos o complementarios para la cabal ejecución de los PVD.
- La buena relación de la Unidad Coordinadora del Programa (UCP) y del MT con las gobernaciones y, en general, con los diferentes involucrados en el proceso.
- El buen desempeño y avance sincronizado entre los insumos y productos de los componentes del programa.
- La adecuada aplicación de las metodologías para los PVD, que ha permitido generar información de muy buena calidad para el análisis y la toma de decisiones estratégicas en los sistemas viales.

4.4 Entre los factores restrictivos se destacan:

- La ola invernal que azotó al país durante más de dos años, motivó redireccionar prioridades, recursos y esfuerzos en materia vial a las soluciones de emergencia. Además, como consecuencia de la misma, muchos de los inventarios viales quedaron desactualizados en cuanto al estado de las vías.
- Los cambios políticos a nivel subnacional (gobernaciones y municipios) que propiciaron demoras en los trámites para los convenios de adhesión al PVR.
- Varios departamentos no reaccionaron con agilidad en la gestión de recursos para financiar los estudios y diseños financiados por el PVR.

B. Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora

| Clasificación del Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora | | | |
|---|--|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

- 4.5 El desempeño del Ejecutor es considerado como muy satisfactorio, teniendo en cuenta no sólo su actuación en cuanto a coordinación técnica y manejo fiduciario (financiero, de adquisiciones, desembolsos, etc.), sino además en cuanto al seguimiento del desempeño y resultados del proyecto, el manejo de los riesgos y la manera en que fue implementando acciones correctivas para alcanzar dichos resultados.
- 4.6 El informe de evaluación del programa destaca entre sus conclusiones las siguientes:
- El equipo configurado ha estado dentro de la meta no menor de diez integrantes con las competencias requeridas, con una configuración que responde a las exigencias de los perfiles y desempeño acorde con los desafíos exigidos. En general se verifica una alta satisfacción en la respuesta del GT a las entidades departamentales.
 - Durante la Evaluación de Medio Término (EMT) se pudo constatar la capacidad profesional del equipo y su buena disposición para apoyar proactivamente y responder a las demandas de los departamentos en cuanto a la implementación del PVR.
 - La organización de los consultores en cinco equipos específicos ha demostrado ser la adecuada para brindar apoyo a los departamentos, especialmente en el componente de gestión vial.
 - La meta de dotación del equipo tecnológico básico necesario para el funcionamiento del GT se ha cumplido dentro de lo previsto.
 - En materia gerencial de la UCP y de la gestión administrativa y financiera se ha observado siempre un muy buen desempeño.
 - La UCP ha contado de manera permanente, cercana y sistemática con el apoyo de la Dirección de Infraestructura del MT. A su vez, el MT, ha efectuado importantes esfuerzos para reforzar la capacidad de la UCP, lo que se ve reflejado en la creación del GAR.

C. Desempeño del Banco

| Clasificación del Desempeño del Banco | | | |
|---|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

- 4.7 El Ejecutor ha provisto una clasificación independiente y comentarios sobre el desempeño del Banco durante la ejecución del programa, la cual se adjunta como anexo al presente informe.

V. SOSTENIBILIDAD

A. Análisis de factores críticos

- 5.1 Desarrollado el marco normativo y técnico necesario para una adecuada gestión e intervenciones en la vialidad secundaria, la sostenibilidad del programa dependerá, desde el lado del ejecutor del programa, de la continuidad que pueda lograr el GAR en su apoyo a los GD, acompañándolos y fortaleciéndolos en sus actividades. La voluntad expresada de iniciar una segunda fase del Programa, con apoyo del Banco, destinada a consolidar los avances alcanzados y extender su alcance a la vialidad terciaria, va en esta dirección. Por su parte, la sostenibilidad institucional del nivel central (MT) está asegurada con la continuidad de las políticas gubernamentales de apoyo a la descentralización. Se sugiere consultar el Anexo IV.
- 5.2 Sin embargo, la sostenibilidad desde el lado de los beneficiarios (los GD responsables de la gestión y conservación vial) radicarán en que se logre la apropiación por parte de los departamentos y el uso que puedan darle a los planes viales desarrollados, como herramienta efectiva de direccionamiento y asignación de recursos, en la medida en que se facilite la aprobación de proyectos orientados a obras estratégicas. Las vías priorizadas pasarían a determinar las agendas de las autoridades, permitiendo la continuidad de los programas en el largo plazo. Los PVD constituyen la base sobre la cual se discuten programas como contratos-plan del Departamento Nacional de Planeación con los GD, o tienen lugar las discusiones internas del MT con sus entidades, como el Instituto Nacional de Vías o la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 5.3 La respuesta al programa se observa con asimetrías entre los distintos Departamentos, en cuanto al grado de dedicación o nivel de esfuerzos para la aplicación de las metodologías e instrumentos aportados por el PVR o la actualización de los sistemas de información vial, la gestión de seguimiento, y la entrega de información requerida desde y por la UCP del plan vial regional.
- 5.4 A nivel local, la sostenibilidad dependerá de capacidad de estructurar y mantener adecuados programas de mantenimiento rutinario y periódico, en el marco y en consonancia con las metodologías definidas para los PVD, así como del apoyo efectivo que desde el nivel departamental se ofrezca a los entes municipales para su definición e implementación. Es esencial fortalecer la participación de la comunidad, desde la fase de planificación, y procurar que el mantenimiento se haga con mano de obra local asociada, con entrenamiento y acompañamiento de las Gobernaciones.

- 5.5 Entre los factores críticos que condicionan la aplicación de las metodologías desarrolladas para los PVD, se destaca la forma de respuesta de los GD a las emergencias y desastres por fenómenos naturales y climáticos, ligados a la fragilidad y vulnerabilidad de la infraestructura, que promueven la orientación de recursos y la gestión de los PVD hacia objetivos coyunturales de mayor urgencia y necesidad. Además de la intensidad de los daños ocasionados por las inclemencias de la naturaleza, en los últimos tiempos los efectos nocivos de estos fenómenos están ligados a la ausencia o debilidad de estudios y diseños de obras de rehabilitación y mantenimiento y a la no consideración de las variables de riesgo bajo enfoque preventivo en los mismos.

B. Riesgos potenciales

- 5.6 Entre los riesgos principales que podrían afectar la sostenibilidad de los resultados del programa, se resalta la posible falta de compromiso de algunos GD en la administración del SIGVIAL, entregado por el Ministerio a los Departamentos para la actualización de los inventarios viales departamentales y por ende de los PVD. Esto podría darse ante cambios de administración departamental, posibles aplazamientos o recortes presupuestales.
- 5.7 A nivel central, se podría suponer un riesgo de sostenibilidad del programa al interior del MT, en el evento de finalización de apoyo financiero y seguimiento técnico del Banco de la fase I del programa, si no se participa en la fase siguiente de consolidación de los resultados, potenciado éste por un eventual cambio de prioridad política consecuencia del periodo electoral de orden nacional que tendrá lugar en el primer semestre del año 2014.

C. Capacidad institucional

- 5.8 El proyecto ha contribuido específicamente al fortalecimiento de la capacidad de las instituciones involucradas, desde sus componentes “Apoyo al Grupo de Trabajo” (respecto a la Unidad en el Ministerio de Transporte) y “Acompañamiento a la gestión vial departamental” (a los Secretarías de Infraestructura o equivalentes, en los Departamentos).
- 5.9 En la UCP se ha configurado un equipo con muy buenas competencias para responder a los objetivos del PVR y a las demandas que le plantean los Departamentos. El GT/PVR se organiza con base en cinco áreas temáticas (ver figura) conformadas por profesionales y especialistas que cumplen a plenitud los perfiles establecidos: Apoyo Técnico - Coordinación de Proyectos; Apoyo al Sistema de Información Geográfica del Inventario Vial – SIGVIAL; Apoyo Territorial - Elaboración y actualización de los Planes Viales; Apoyo Financiero; y Área Jurídica.

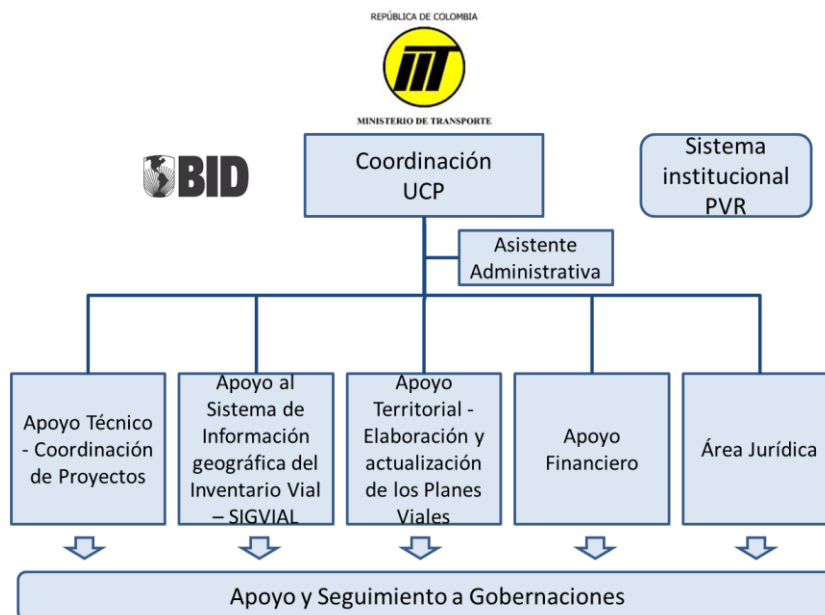


Figura 1: Conformación UCP

- 5.10 A su vez la Dirección de Infraestructura del MT se encuentra en proceso de reestructuración. La organización anterior se basaba en la división modal (transporte carretero, férreo, fluvial y marítimo), donde se reflejaba una falta de coordinación. La estructura actual (ver figura 2) se centra una organización más estratégica con una misión facilitadora de la gestión regional en interacción con la formulación de políticas y de lineamientos estratégicos, bajo la perspectiva de la intermodalidad, como eje central del nuevo Plan Nacional de Desarrollo 2014 -2018. y la conectividad propiciada en los Planes Viales aplicados en el marco del PVR.
- 5.11 En este marco se ha creado el GAR (Resolución 3655 de 2013) dentro del cual quedaría enmarcado la UCP y el GT/PVR y cuyas funciones principales son: i) brindar asistencia técnica a las entidades territoriales en la formulación de proyectos de infraestructura de transporte que lo requieran para fortalecer la gestión vial; ii) acompañar y prestar asistencia técnica e institucional a las entidades territoriales en la implementación de los componentes del Plan Vial Regional; iii) apoyar a los entes territoriales en la elaboración de los inventarios viales y en la estructuración y desarrollo de los planes viales, así como de los estudios y diseños que puedan derivarse de la implementación de estos planes viales; iv) participar en la planeación técnica de la inversión en infraestructura de transporte, financiada entre otras fuentes, por el sistema general de regalías; etc.

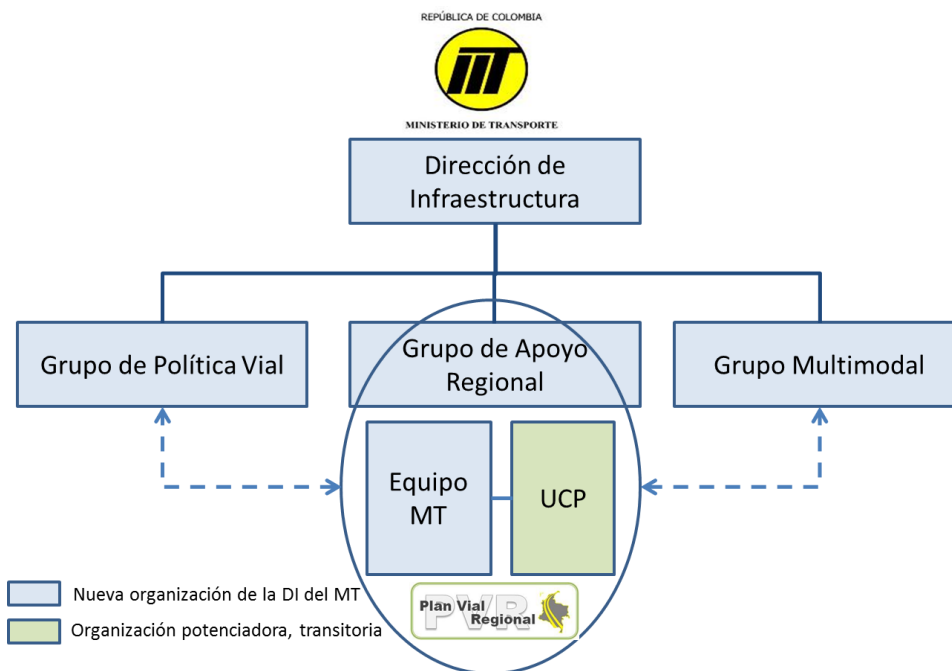


Figura 2: Nueva estructura de la Dirección de Infraestructura del MT

| Clasificación de Sostenibilidad (SO) | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

A. Información sobre resultados

- 6.1 La evaluación del programa consistió en la revisión de su desempeño sobre una base continua, con base en la estructura de indicadores de propósito (resultados) y componentes (productos) del marco lógico original, estructura que se ha utilizado en los Informes Semestrales de Progreso (PPMR). Además, se realizaron estudios especiales de evaluación: una evaluación intermedia y una evaluación final del programa; en anexo se incluyen los resultados de dichas evaluaciones.
- 6.2 Para el seguimiento de los indicadores de los componentes 3 y 4, que generan incidencia directa en el mejoramiento de la capacidad de gestión vial de los Departamentos, el GT llevó un formato uniforme que cada uno de los departamentos utilizó como instrumento de seguimiento de sus propios avances, y que consolidó para dar seguimiento a los resultados del programa en sus informes semestrales.

B. Seguimiento futuro y evaluación *ex-post*

- 6.3 El objetivo del programa fue brindar un apoyo eficiente a los departamentos en su gestión vial y de transporte, el marco lógico estableció como indicador de impacto potencial de desarrollo, el que los Gobiernos Departamentales cuenten con instrumentos de planificación y programación de inversiones y actividades para la gestión vial de la red a su cargo.
- 6.4 El sostenimiento del logro alcanzado está relacionado con aspectos como la continuidad de los procesos y mecanismos impulsados por el PVR, como por ejemplo la actualización permanente de los inventarios viales, la utilización sistemática del SIGVIAL, la gestión orientada por los PVD, la continuidad de la inversión en vías prioritarias identificadas en los PVD antes que en vías no estratégicas, la continuidad de la inversión en proyectos de construcción, rehabilitación o mejoramiento con base en estudios y diseños priorizados, etc. Estos aspectos deberían ser objeto del monitoreo por parte del MT, así como la evaluación del grado en que la competitividad territorial mejore como consecuencia de los PVD. El contrato de préstamo no requiere una evaluación *ex-post* por parte del Banco para esta operación.

VII. LECCIONES APRENDIDAS

7.1 Entre las lecciones levantadas en el PPMR y la evaluación final del programa se destacan:

- Se reconoce como buena práctica la realización de “Inventarios Viales Departamentales”. En el programa, los inventarios se han realizado con base en las metodologías, especificaciones e instrumentos desarrollados en el Componte 1. Han significado un avance extraordinario en lo referente a la identificación geoespacial de la red a cargo de cada Departamento, así como en el conocimiento actualizado del estado de las vías, constituyendo un insumo de primer orden para la elaboración de los planes viales.
- Se debe aprovechar la experiencia y conocimiento adquiridos por el Ministerio de Transporte para extender la implementación del programa a la red terciaria fortaleciendo la coordinación Departamento-Municipio con una visión integral y coordinada en la gestión de sus redes respectivas a cargo con fórmulas tales como convenios, asociaciones municipales gerenciales con este propósito, etc. En varios Departamentos se han articulado acciones con los Municipios para el mantenimiento de la red terciaria, sin sustituir al municipio en sus competencias, facilitándose mecanismos de apoyo, fortaleciéndose las capacidades y estimulándose los esfuerzos fiscales locales para sustentar los procesos. En este sentido cabe notar la necesidad de cumplir con el requerimiento de la Ley 1228 de 2008 y resolución 1860 de 2013 relativos al Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC) como un sistema público de información único nacional conformado por toda la información correspondiente a las carreteras a cargo de la Nación, de los departamentos, los municipios y los distritos especiales y que conformarán el inventario nacional de carreteras. En este sistema se registrarán cada una de las carreteras existentes identificadas por su categoría, ubicación, especificaciones, extensión, puentes, poblaciones que sirven, estado de las mismas, proyectos nuevos, intervenciones futuras y demás información que determine la entidad administradora del sistema”. El sistema será administrado por el Ministerio de Transporte y las entidades administradoras de la red vial nacional adscritas a este ministerio, los departamentos, los municipios y distritos especiales están obligados a reportarle a la entidad la información verídica, precisa y necesaria para alimentar el sistema, en los plazos y términos que determine el ministerio.
- Se requiere de la definición, diseño y puesta en práctica de mecanismos de financiación para los Municipios, que faciliten la gestión de recursos financieros para la inversión rehabilitación y mantenimiento de las vías a su cargo de acuerdo a los planes de inversión desarrollados. Un desafío importante es impulsar procesos regionales y locales de promoción de Alianzas Público Privadas (APP) para la canalización de recursos privados para la ejecución eficiente de los proyectos. Adicionalmente, deben considerarse alternativas que

privilegian la participación comunitaria y la utilización de recursos locales de proyectos viales elementales (vías terciarias/caminos vecinales).

- Se hace necesaria la inclusión del factor cambio climático en los PVD. Incorporar de manera más determinante la prevención, monitoreo, gestión y mitigación de riesgos por emergencias ante desastres naturales.
- Se reconoce importante incorporar el componente de seguridad vial en la actualización de los inventarios y PVD, en los diseños, con énfasis en la realización de auditorías de seguridad vial, una vez se ejecuten los proyectos priorizados. Igualmente reforzar la toma y registro de información en este campo.

**ACTA TALLER DE CIERRE PROGRAMA PLAN VIAL REGIONAL
(1963/OC-CO)****1. IDENTIFICACIÓN**

| | |
|-------------------------------|---|
| # Operación | 1963/OC-CO (CO-L1022) |
| Nombre de la Operación | Programa Plan Vial Regional |
| Organismo Ejecutor | Ministerio de Transporte |
| Lugar | Ministerio de Transporte |
| Fecha | Noviembre 19 de 2013 |
| Participantes OE | <ul style="list-style-type: none">• Juan David Barahona – Director de Infraestructura• Sonia Cancino – Coordinadora Plan Vial Regional• Javier Barreto Bonilla – Consultor Financiero |
| Participantes Garante | <ul style="list-style-type: none">• Carolina Abaunza – Asesora• Gustavo Martinez - Asesor |
| Participantes BID | <ul style="list-style-type: none">• Francesca Castellani – Economista país• Andrea M. Giraldo – Analista de Operaciones• Manuel Rodríguez - Consultor |

2. OBJETIVO

En el marco del proceso participativo de elaboración del informe final del programa (PCR) de la operación 1963/OC-CO, el 19 de noviembre de 2013, se llevó a cabo el Taller de Terminación del Proyecto en el Ministerio de Transporte -MT, con la participación de los funcionarios del MT y el BID.

El Taller de Cierre tuvo como propósito presentar y discutir los resultados del Programa; las acciones para propiciar sus sostenibilidad; las lecciones aprendidas; y los mecanismos para el seguimiento de los resultados del programa.

La introducción y presentación del taller corrió a cargo del Ministerio de Transporte, el Director de Infraestructura y la Coordinadora del Plan Vial Regional, presentaron el desarrollo, alcance y limitantes para la ejecución del Plan Vial Regional y las principales lecciones aprendidas para la institución y el país.

El consultor que realizó la evaluación final del Programa presentó los principales resultados y productos obtenidos durante la ejecución, así como las conclusiones y recomendaciones para continuar desarrollando los objetivos en pro de los entes territoriales en materia de gestión vial.

Por su parte el BID destacó la importancia de celebrar el taller de cierre, con el objeto de contar con la visión del Ejecutor acerca del desarrollo de la operación, las lecciones aprendidas y la sostenibilidad del programa a nivel de Gobierno.

El BID agradece al MT por su colaboración y dedicación para alcanzar los resultados planteados y destaca la labor que están adelantado los equipos técnicos del MT y el BID para la preparación de la segunda fase del Programa.

3. RESULTADOS Y PRODUCTOS ALCANZADOS DEL PROGRAMA

El MT presentó los resultados de la evaluación final del Programa.

Cumplimiento de los indicadores del Marco Lógico:

| OBIETIVOS | INDICADORES | LOGROS | SUPUESTOS |
|---|---|---|--|
| Fin | | | |
| Brindar un apoyo eficiente a los departamentos en su gestión vial y de transporte | 22 departamentos cuentan con herramientas flexibles tendientes a mejorar la gestión vial de la red a su cargo y las aplican, con el apoyo y seguimiento del MT, de manera consistente. | 32 departamentos cuentan con herramientas flexibles tendientes a mejorar la gestión vial de la red a su cargo y las aplican, con el apoyo y seguimiento del MT, de manera consistente. | |
| Propósito (resultados) | | | |
| Asistir al Ministerio de Transporte en el desarrollo de las herramientas técnicas e institucionales de gestión de la red vial secundaria. | <p>Al término del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> El MT ha desarrollado un amplio marco normativo y técnico aplicable a la gestión vial de la red secundaria. 22 departamentos trabajan con el apoyo del MT en la mejora de la gestión vial a su | <p>Al término del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> El MT ha desarrollado un amplio marco normativo y técnico aplicable a la gestión vial de la red secundaria. Cumplido. 32 departamentos trabajan con el apoyo del MT en la mejora de la gestión vial a su | Se mantiene la voluntad política para continuar y profundizar el proceso de expansión y mejora de la infraestructura física departamental. (En general, el supuesto se ha mantenido). El GdC y los departamentos ven al Programa como una herramienta útil |

| OBIETIVOS | INDICADORES | LOGROS | SUPUESTOS |
|--|--|---|---|
| | cargo.* | cargo. | para la gestión vial. (Supuesto cumplido) |
| Componentes (productos) | | | |
| Componente 1. Marco técnico y normativo. El MT cuenta con un marco normativo y técnico de inversión y gestión en la red vial secundaria, flexible y adaptado a las condiciones y naturaleza de la demanda, ha desarrollado sistemas de planificación y programación viales y cuenta con sistemas sostenibles de mantenimiento. | <ul style="list-style-type: none"> El MT cuenta con el marco normativo y técnico de inversión y gestión en la red vial secundaria actualizado, aprobado y publicado. (7 publicaciones). Los departamentos participantes (22) cuentan con planes viales regionales actualizados y publicados. | <ul style="list-style-type: none"> El MT cuenta con el marco normativo y técnico de inversión y gestión en la red vial secundaria actualizado, aprobado y publicado. (7 publicaciones y 5 en proceso). 24 departamentos participantes cuentan con planes viales regionales y publicados, de los cuales 3 se encuentran en proceso de actualización con la asesoría del PVR. Los demás se encuentran con información idónea a la fecha (no han requerido actualización). | Continúa el apoyo político para avanzar en la ejecución del Programa. El apoyo se refleja en la asignación presupuestaria y en la oportunidad disponibilidad de los recursos. Los gobiernos departamentales participantes apoyan la modernización institucional del sector vial. Las condiciones de seguridad interior permiten llevar a cabo los trabajos sin dilaciones. |
| Componente 2. Apoyo al Grupo Interno de Trabajo. El GIT está plenamente conformado, su equipo profesional debidamente capacitado y cuenta con equipos adecuados para su funcionamiento. | <ul style="list-style-type: none"> El GIT está integrado por no menos de 10 profesionales, de los cuales la mitad están dedicados a acompañar y fortalecer la labor vial departamental. El GIT cuenta con equipamiento adecuado para su | <ul style="list-style-type: none"> El GIT está integrado por no menos de 10 profesionales, de los cuales la mitad están dedicados a acompañar y fortalecer la labor vial departamental: Cumplido. El GIT cuenta con equipamiento | |

| OBIETIVOS | INDICADORES | LOGROS | SUPUESTOS |
|--|---|---|-----------|
| | labor, tanto interna como de apoyo a los departamentos. | adecuado para su labor, tanto interna como de apoyo a los departamentos. Cumplido 100% | |
| Componente 3. Acompañamiento a la gestión vial departamental. Los departamentos cuentan con planes viales actualizados y con planes de fortalecimiento institucional y trabajan en estrecho contacto con el GIT/M. | <ul style="list-style-type: none"> 22 departamentos han elaborado sus planes viales regionales y cuentan con los medios y conocimiento para mantenerlos actualizados. 22 departamentos han incorporado modernos sistemas de gestión vial. | <ul style="list-style-type: none"> 24 departamentos han elaborado sus planes viales regionales y cuentan con los medios y conocimiento para mantenerlos actualizados. 32 cuentan con modernos sistemas de gestión vial (metodologías de planeación vial, sistemas de información para actualizar los inventarios viales, documentos orientadores del manejo de su red, entre otros) | |
| Componente 4. Diseños viales. Los departamentos cuentan con diseños de ingeniería final para las principales vías a ser intervenidas, aplicando los estándares técnicos establecidos por el MT. | <ul style="list-style-type: none"> 16 GD cuentan con diseños de ingeniería final y recursos para su implementación | <ul style="list-style-type: none"> 21 GD cuentan con diseños de ingeniería final y la mayoría (17 de 24) han gestionado o invertido recursos para su implementación y 3 Departamento recibirán los estudios y diseños en tanto se encuentran en ejecución. | |

Resultados:

- De manera general, salvo algunos inconvenientes relacionados con la suscripción oportuna de convenios con departamentos (cambios en cronogramas electorales), o unos pocos procesos licitatorios que fue necesario relanzar, el programa ha tenido una ejecución satisfactoria, con un buen desempeño de la UCP, en un marco de factores críticos tanto positivos como restrictivos, varios de ellos asociados a las respuestas de los departamentos en el avance de sus Planes Viales Departamentales.
- En la UCP se ha configurado un equipo humano con muy buenas competencias para responder a los objetivos del PVR y a las demandas que le plantean los departamentos.
- El MT no solo ha apoyado el desarrollo del PVR, sino que lo ha fortalecido, y está avanzando de manera importante en la institucionalización del PVR.
- El MT, con sus recursos, incrementó significativamente el personal del PVR a lo largo del proyecto a medida que se requería atender el desarrollo de diversas actividades. Actualmente se cuenta con 15 profesionales de diversas áreas, incluyendo 5 ingenieros civiles (a noviembre 2013) con el fin de apoyar la formulación de proyectos y la gestión de recursos en entes territoriales.
- Originalmente, en el marco lógico del Programa, se estableció la meta de 12 Departamentos con planes viales departamentales aprobados, y que hayan incorporado modernos sistemas de gestión vial. Dicha meta se fue actualizando durante el desarrollo del Programa, y se incorporaron nuevos indicadores de seguimiento. Cabe acotar que aunque se ha hecho presencia con esta intervención en la totalidad de los Departamentos, no se ha inventariado la totalidad de la red secundaria en cada uno, ya sea por motivos presupuestales, climatológicos o de orden público según el caso. 29 Departamentos cuentan con el software SIGVIAL entregado por el MT y han recibido capacitaciones en su uso por parte del PVR.
- Originalmente, en el marco lógico del Programa, se estableció la meta de 1.500 km de vías secundarias con diseños de ingeniería final (en los 12 Departamentos). Se cambió el indicador a número de Departamentos, y adicionalmente el Programa fue ampliando las metas durante su desarrollo. A partir de septiembre de 2011 la Unidad Coordinadora del PVR incorpora como política que los estudios y diseños apoyados por el PVR en los Planes Viales Departamentales se contraten para las vías que resultaron prioritarias en la elaboración de los respectivos planes viales.
- No hubo cambios significativos en la distribución de recursos de la matriz de costos del proyecto. Se reforzaron los componentes de Estudios y Diseños Viales y de Apoyo al GT, con base en reducción de los componentes Marco Técnico y Normativo y Sistema de Gestión Vial,

los cuales no requirieron la utilización del presupuesto original para cumplir los objetivos inicialmente previstos.

4. LECCIONES APRENDIDAS

- Se reconoce como buena práctica la realización de “Inventarios Viales Departamentales”. En el Programa, los inventarios se han realizado con base en las metodologías, especificaciones e instrumentos desarrollados en el Componte 1. Han significado un avance extraordinario en lo referente a la identificación geoespacial de la red a cargo de cada Departamento, así como en el conocimiento actualizado del estado de las vías, constituyendo un insumo de primer orden para la elaboración de los Planes Viales.
- Se debe aprovechar la experiencia y conocimiento adquiridos por el Ministerio de Transporte para extender la implementación del Programa a la red terciaria y a la red fluvial. En varios Departamentos se han articulado acciones con los Municipios para el mantenimiento de la red terciaria, sin sustituir al municipio en sus competencias, facilitándose mecanismos de apoyo, fortaleciéndose las capacidades y estimulándose los esfuerzos fiscales locales para sustentar los procesos y en materia fluvial se cuenta con la primera Metodología para Elaborar Inventarios Fluviales, con lo cual se apoya el conocimiento de dicha red para una mejor planeación y administración tanto del INVIAS como de los entes territoriales que las utilizan mayoritariamente para su transporte de carga y/o pasajeros
- Se requiere de la definición, diseño y puesta en práctica de mecanismos de financiación para los Municipios, que faciliten la gestión de recursos financieros para la inversión rehabilitación y mantenimiento de las vías a su cargo de acuerdo a los planes de inversión desarrollados. Un desafío importante es impulsar procesos regionales y locales de promoción de alianzas público privadas (APP) para la canalización de recursos privados para la ejecución eficiente de los proyectos. Adicionalmente, deben considerarse alternativas que privilegian la participación comunitaria y la utilización de recursos locales de proyectos viales elementales (vías terciarias/caminos vecinales).
- Se hace necesaria la inclusión del factor cambio climático en los PVD. Incorporar de manera más determinante la prevención, monitoreo, gestión y mitigación de riesgos por emergencias ante desastres naturales.

5. SOSTENIBILIDAD DEL PROYECTO

El sostenimiento del logro alcanzado está relacionado con aspectos como la continuidad de los procesos y mecanismos impulsados por el PVR, como por ejemplo la actualización

permanente de los inventarios viales, la utilización sistemática del SIGVIAL, la gestión orientada por los PVD, la continuidad de la inversión en vías prioritarias identificadas en los PVD antes que en vías no estratégicas, la continuidad de la inversión en proyectos de construcción, rehabilitación o mejoramiento con base en estudios y diseños priorizados, etc. Estos aspectos deberían ser objeto del monitoreo por parte del MT, así como la evaluación del grado en que la competitividad territorial mejore como consecuencia de los PVD.

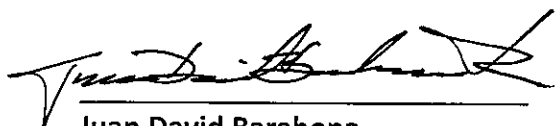
La Fase II del PVR busca consolidar los resultados obtenidos en la fase I del programa; expandir las acciones hasta ahora concentradas en vías departamentales hacia otras composiciones regionales como red terciaria; ampliar sus acciones a la conectividad con vías fluviales y aeropuertos locales (multimodalidad); y dar continuidad al fortalecimiento de los Entes Territoriales para que puedan tomar decisiones acertadas, protegiendo el ambiente y brindando una mejor calidad de vida para los habitantes y los usuarios directos o indirectos de la infraestructura.

6. ACUERDOS Y PRÓXIMOS PASOS

- El MT remitirá la actualización de la evaluación final y el PCR, una vez se concluya la ejecución física y financiera del Programa.
- El MT proporcionará al BID todos los productos obtenidos durante la ejecución del Programa, para su estudio y consideración dentro de la preparación de la Fase II.

FIRMAS

Bogotá, 19 de noviembre de 2013

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Juan David Barahona', is written over a horizontal line.

Juan David Barahona
Director de Infraestructura
Ministerio de Transporte

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sergio Deambrosi', is written over a horizontal line.

Sergio Deambrosi
Jefe de Equipo de Proyecto
BID



REGISTRO DE ASISTENTES A EVENTOS REALIZADOS POR EL BID

CERTIFICACION Y CONTROL DE ASISTENCIA

Concepto General: Utilizar como Registro/Evidencia de la asistencia de personas invitadas a eventos que ha programado el Banco Interamericano de Desarrollo dentro de las actividades normales que realiza. Este documento sirve como soporte contable al pago de servicios que genere la realización de la reunión registrada en este formato.

Instrucciones de diligenciamiento: El Funcionario/Especialista que organiza la reunión debe registrar el nombre de la persona que asiste a la reunión, su cargo y la Empresa/Organismo/Institución a quien representa. En el momento de presentarse en el sitio de la reunión se le solicita a quien asiste, refrendar su presencia con su firma. Este Registro en su diligenciamiento no debe presentar tachaduras, enmendaduras ni adulteraciones que hagan dudar de la veracidad de los datos registrados. Se debe guardar concordancia entre la información registrada y los datos solicitados en los campos diseñados en este formato.

| AREA / DEPENDENCIA | | TEMA | | NOMBRE EXPOSITOR | | FECHA ASISTENCIA | | | LUGAR | |
|--------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|------------------|-----|---------------------------------------|--------------------------|-------|
| INE/TSP | | Misión de Identificación CO_L1129 | | Sergio Deambrosi | | Mes | Día | Año | Sala 20-07 | |
| | | | | | | 12 | 9 | 2013 | | |
| INFORMACION DEL ASISTENTE / INVITADO | | | | | | | | | CERTIFICACION ASISTENCIA | |
| Nombre y Apellido | | Convenio | | Cargo | | Empresa | | E-Mail | | Firma |
| 1 | Sofía Beltrán Ruiz | Plan Vial Regional | Consultor PVR | Mintransporte | sbeleno@mintransporte.gov.co | | | | | |
| 2 | Esperanza Ledezma | Plan Vial Regional | Coordinadora Grupo Apoyo Regional | Mintransporte | eledesma@mintransporte.gov.co | | | | | |
| 3 | Juan David Banchano | Plan Vial Regional | Dir. Ingeniería | MT | jbanchano@mintransporte.gov.co | | | | | |
| 4 | HECTOR SANIN | " | Consultor Eval. | MT-BID | hsanin@gerencia.org | | | | | |
| 5 | Carolina Abarracón E. | | Profesional Especialista | DNP-SC | iabarrac@dnps.gov.co | Carolina A. | | | | |
| 6 | MANUEL RODRIGUEZ P. | PVR-Etapa II | Consultor | BID | marodriguez@iadb.org | | | | | |
| 7 | Roberto Sorel Nicolski | PVR-Etapa II | Consultor BID | BID | rsnicolski@gmail.com | | | | | |
| 8 | Luis Uechi | BID-TSP | Especialista | BID | luisu@iadb.org | | | | | |
| 9 | SERGIO DEAMBROSI | BID | Exp. | BID | sergiold@iadb.org | | | | | |
| 10 | Andrés Giraldo | BID | Analista | BID | agiraldo@iadb.org | | | | | |
| 11 | Carolina Ramírez | | Asesor | DNP | aramirez@dnps.gov.co | All | | | | |
| 12 | | | | | | | | | | |
| 13 | | | | | | | | | | |
| 14 | | | | | | | | | | |
| Observaciones | | | | | | | | | | |
| Forma: COF/CCO-002 : 04/15/2010 | | | | Original: Asistente Administrativo | | | | Copia: Funcionario Organizador Evento | | |



Banco Interamericano de Desarrollo
Informe de Terminación de Proyecto –2006 PCR
Evaluación del Prestatario

Nombre del Proyecto: Programa de Asistencia al Ministerio de Transporte para la ejecución del Plan Vial Regional

Agencia(s) Ejecutora(s): Ministerio de Transporte

Prestatario: Gobierno de Colombia

Fecha de Aprobación del Proyecto: 27-Feb/08

Fecha Efectividad Contrato: 30-Abr/08

Fecha Evaluación Prestatario: 5-Feb/14

Fecha Taller de Cierre: 19-Nov/13

Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario

La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:

☒ [X] Muy Probable (MP) ☐ [] Probable (P) ☐ [] Poco Probable (PP) ☐ [] Improbable (I)

Implementación del Proyecto:

☒ [X] Muy Satisfactorio (HS) ☐ [] Satisfactorio (S) ☐ [] Poco Satisfactorio (PC) ☐ [] Muy Insatisfactorio (MI)

Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:

☒ [X] Muy Probable (MP) ☐ [] Probable(P) ☐ [] Poco Probable (PP) ☐ [] Improbable (I)

Comentarios:

Desempeño del Prestatario

Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto:

☒ [X] Muy Satisfactorio (MS) ☐ [] Satisfactorio (S) ☐ [] Poco Satisfactorio (US) ☐ [] Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios:

Como resultados de la Evaluación Final en el 2013 del Plan Vial, se encontró una respuesta positiva por parte de los entes territoriales con respecto a los impactos generados por el PVR. El soporte técnico y de oportunidades de financiación ha sido de valor para los departamentos que han ejecutado planes viales. A manera de objetivo general se cumplieron con amplitud las metas y a nivel nacional permite una mejora continua en el proceso de descentralización.

Desempeño del Banco

Por favor clasifique el desempeño del Banco durante la preparación y ejecución del Proyecto. Elementos que deben ser considerados, incluir hasta qué punto el Banco facilitó la participación en el diseño del proyecto, propuso adecuadas soluciones técnicas a problemas identificados, y respondió a las necesidades del Prestatario (sentido del tiempo a la respuesta del Banco, y selección de tipo de instrumento) así como asistencia técnica (y la flexibilidad de responder a situaciones de emergencia durante la implementación del proyecto. Sus comentarios serán incorporados en el PCR, sin ser alterados). Favor notar que esta sección será replicada sin alterar al cuerpo principal del PCR.

☒ [X] Muy Satisfactorio (MS) ☐ [] Satisfactorio (S) ☐ [] Poco Satisfactorio (PS) ☐ [] Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios:

El BID con eficiencia los procedimientos para lograr las "no objeciones", que permitieron el cumplimiento de los objetivos en tiempos programados. Los procedimientos para desembolsos de la operación son claros y concisos lo que permite que desde el MT se generen las solicitudes con la documentación completa y el BID genera su proceso de revisión y desembolso con agilidad.

Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco

Evaluar varios de sus procesos administrativos, especialmente en lo relacionado con desembolsos y adquisiciones que faciliten la ejecución del programa;

En la Fase I, el mecanismo para el desembolso se realizaba por medio del Fondo Rotatorio, esta dependencia detecta que los tiempos no superaron un par de días, lo cual nunca generó retrasos para esta Entidad en los pagos por lo cual se calificó como muy sobresaliente.

Durante las revisiones ex ante (financieras) las "no objeciones" se realizaron en tiempos menores a los esperados por lo cual nunca se generaron retrasos por las no objeciones del BID.

Dentro de las mejoras que esperaba esta entidad era la tecnificación de los desembolsos y no objeciones. Entendemos que a partir de los proyectos del 2012-2013, el BID hizo efectiva la solicitud para desembolsos de manera virtual lo que generará mayor eficiencia en los proyectos nuevos.

Se considera benéfico que los informes semestrales y los informes de progreso sean virtuales también.

FIRMA



NOMBRE JUAN DAVID BARAHONA REBOLLEDO

CARGO DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA-MINISTERIO DE TRANSPORTE



EJECUTAR ES NUESTRA RUTA



MinTransporte
Ministerio de Transporte

 **PROSPERIDAD
PARA TODOS**

Plan Vial
Regional



Dirección de Infraestructura

EVENTO DE CIERRE PLAN VIAL REGIONAL

CRÉDITO DE PRÉSTAMO BID 1963/OC-CO: PROGRAMA PLAN VIAL REGIONAL

Fecha de aprobación:

1 de noviembre de 2007

Fecha perfeccionamiento:

30 de abril de 2008

Fecha de Cierre:

30 de diciembre de 2013

Monto del Préstamo:

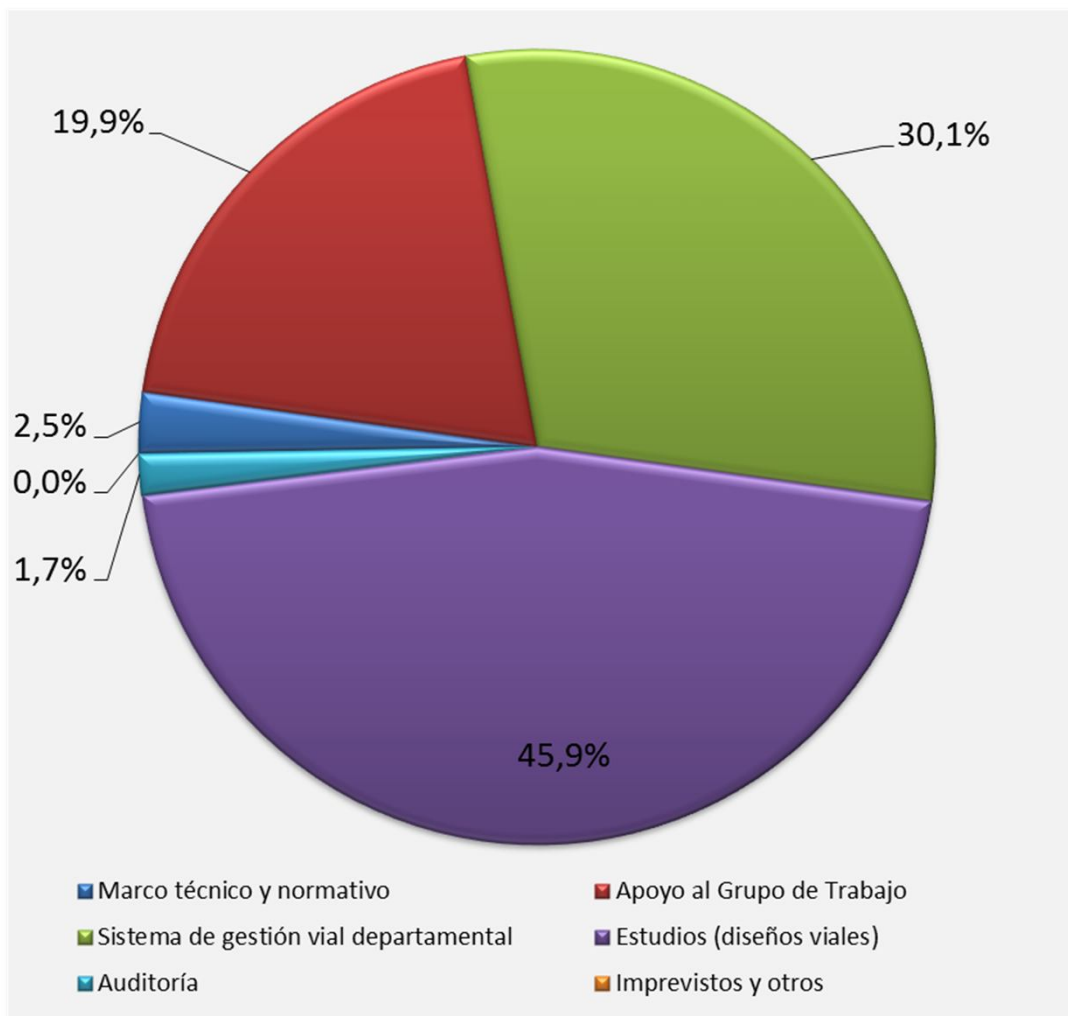
US\$ 10.000.000,00

Monto - Contrapartida:

US\$ 2.000.000,00

Monto Desembolsado:

US\$ 9,963,959,47 (99,63%)



CRÉDITO DE PRÉSTAMO BID 1963/OC-CO: PROGRAMA PLAN VIAL REGIONAL

En proceso de revisión y firma:

- ***Desembolso el restante de los US\$10 mill, es decir, US\$ 36 mil***
- ***Justificación de US\$ 116,3 mil***

Por justificar a Dic, US\$799 mil

QUE BUSCA EL PVR

1. Facilitar la integración regional, social y productiva
2. Identificar y promover la continuidad o construcción de redes viales
3. Contar con inventarios de vías secundarias y brindar instrumentos para su actualización
4. Apoyar el incremento de número de vías de la red vial del país en buen estado
5. Fortalecer las capacidades técnicas y de regulación del MT, para poder brindar acompañamiento a las Entidades Territoriales en la implementación y desarrollo de la gestión vial sobre la red a su cargo.
6. Fortalecer las capacidades de gestión vial de los gobiernos departamentales
7. Promover la competitividad de las regiones

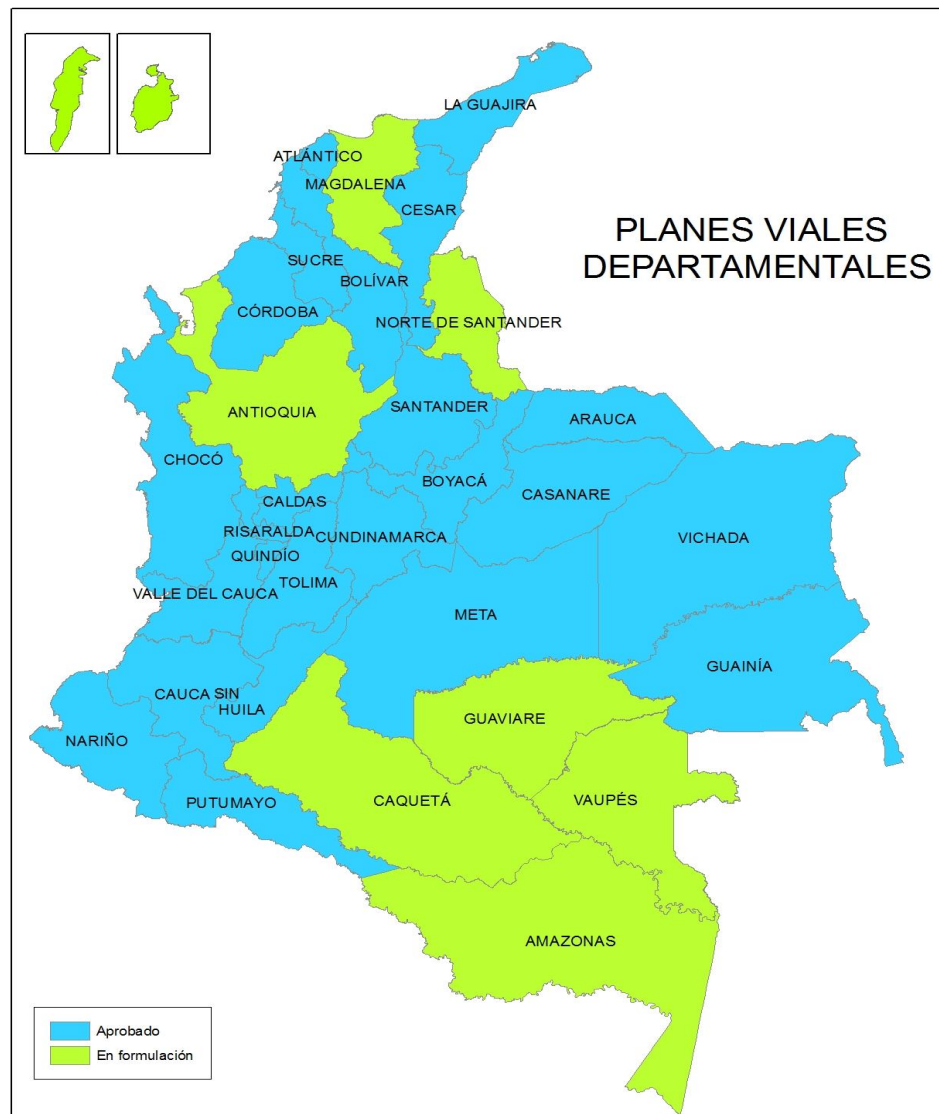
LOGROS DEL PVR

1. Facilitar la integración regional, social y productiva
2. Identificar y promover la continuidad o construcción de redes viales

Esto se apoya a través de los Planes Viales Departamentales con su mirada integral con la metodología del BID, complementada por MT

PLANES VIALES DEPARTAMENTALES

| Meta Inicial | Meta Actual | Avance | Indicador |
|------------------|------------------|------------------|-----------|
| 22 departamentos | 25 departamentos | 24 departamentos | 96% |



3. Contar con inventarios de vías secundarias y brindar instrumentos para su actualización

Avances en inventarios viales con la primera Metodología y el SIGVIAL (Gobernaciones con inventarios viales entregados capacitados en su administración).

CUMPLIMIENTO DE METAS

GESTION VIAL

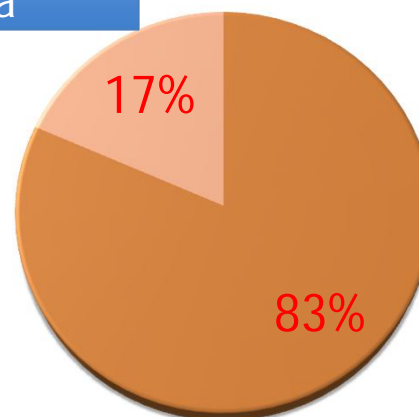
| Meta Inicial | Meta Actual | Avance | Indicador |
|------------------|------------------|------------------|-----------|
| 29 departamentos | 31 departamentos | 32 departamentos | 103% |

| |
|--------------------------------------|
| RED INVENTARIADA (35,210 km) - 83% |
| RED SIN INVENTARIAR (7,211 km) - 17% |

Baja % por inventariar por Antioquia y Cundinamarca

2013

- Inventario fluvial 15 km
- Inventario red terciaria/urbana 101 km
- Magdalena 645 kms adicionales (para el 100% de su red dptal)
- 850 kms SUR



LOGROS DEL PVR

4. Apoyar el incremento de número de vías de la red vial del país en buen estado

Se premian los Dptos con PVD aprobados, con EyD Fase III:

ESTUDIOS Y DISEÑOS



| Meta Inicial | Meta Actual | Avance | Indicador |
|------------------|------------------|------------------|-----------|
| 15 departamentos | 21 departamentos | 24 departamentos | 114% |

- ✓ Long: 658,3 kilómetros
- ✓ 53 Tramos en 24 Departamentos

ESTUDIOS Y DISEÑOS CONTRATADOS PARA VÍAS PRIORIZADAS EN LOS PLANES VIALES DEPARTAMENTALES

| DEPARTAMENTO | ESTUDIOS FINANCIADOS POR EL PVR | PROYECTOS INTERVENIDOS | VALOR REPORTADA | INVERSIÓN FUENTE DE FINANCIACIÓN | FECHA DE ENTREGA DE LOS ESTUDIOS |
|--------------|--|---|----------------------|---|----------------------------------|
| ARAUCA | 1. PUENTES SOBRE LA VIA ARAUCA - SARAVERA | | | Gestion ante la UNGR | 20-feb-12 |
| ATLÁNTICO | 1. BARRANQUILLA (LAS FLOREZ) - LA PLAYA (MALLORQUÍN) - CRUCE RUTA 90AAT08. INCLUYE DISEÑO PUENTE LA PLAYA - VUELTA EL COUNTRY LONGITUD APROX 40m 2. CRUCE RUTA 90-COL-LA PEÑA-AGUA DE PABLO-PUNTA POLONIA-MANATI SECTOR LA PEÑA AGUA DE PABLO | 1. BARRANQUILLA (LAS FLOREZ) - LA PLAYA (MALLORQUÍN) - CRUCE RUTA 90AAT08. INCLUYE DISEÑO PUENTE LA PLAYA - VUELTA EL COUNTRY LONGITUD APROX 40m 2. Por ola invernal, se afectó el trazado y por consiguiente, el estudio y diseño-EyD. Se debe actualizar | \$ 23.570.985.019,85 | Recursos Propios OCAD Inversión Privada (APP) | 7-oct-10 |
| BOLÍVAR | 1. ARROYO HONDO - EL TIGRE | ARROYO HONDO - EL TIGRE | \$ 3.506.184.516,15 | Findeter | 8-oct-10 |
| BOYACÁ | 1. TIPACOQUE - COVARACHIA 2. COVARACHIA - CRUCE RUTA 5503 (LA PALMERA) 3. TIPACOQUE - LAS BRISAS - PUENTE LATA | | | | 18-oct-11 |
| CALDAS | 1. AGUADAS - ARMA - LA PINTADA 2. LA DORADA - RIO PONTONA 3. SAN JOSE - RISARALDA 4. REFORZAMIENTO DEL PUENTE LA MERCED - FILADELFIA | 1. AGUADAS - ARMA - LA PINTADA 2. LA DORADA - RIO PONTONA (incluida en Vías para la Consolidación-CONPES en estudio) 3. SAN JOSE - RISARALDA | 3. \$ 3.740.000.000 | OCAD | 31-oct-11 |

ESTUDIOS Y DISEÑOS CONTRATADOS PARA VÍAS PRIORIZADAS EN LOS PLANES VIALES DEPARTAMENTALES

| DEPARTAMENTO | ESTUDIOS FINANCIADOS POR EL PVR | PROYECTOS INTERVENIDOS | VALOR INVERSIÓN REPORTADA | FUENTE DE FINANCIACIÓN | FECHA DE ENTREGA DE LOS ESTUDIOS |
|--------------|--|--|---------------------------|--|----------------------------------|
| CASANARE | MEJORAMIENTO DEL TRAMO YOPAL - ALGARROBO - OROCUE, CÓDIGO 65CA04, INICIANDO DESDE QUEBRADASECA HACIA ALGARROBO EN UNA LONGITUD DE 13,28 KM Y ALGARROBO - OROCUE EN UNA LONGITUD DE 13 KM | Se entregó el 9 de agosto de 2013. | | | 9-ago-13 |
| CAUCA | 1. PUERTO TEJADA - PUENTE HORMIGUERO 2. CRUCE RUTA 2002 (COCONUCO) - TERMALES AGUA HIRVIENDO 3. TIMBIO - PAISPAMBA | 1. PUERTO TEJADA - PUENTE HORMIGUERO 2. CRUCE RUTA 2002 (COCONUCO) - TERMALES AGUA HIRVIENDO 3. TIMBIO - PAISPAMBA | \$ 41.703,00 | CONTRATOS PLAN OCAD | 14-oct-11 |
| CESAR | 1. (49GJ02_CS), YE DE LAS RAICES (cruce vía Valledupar - corregimiento de Las Raíces) - YE DE LA VICTORIA. 2. (49GJ02_1), corregimiento de BADILO - PUENTE SOBRE RIO CESAR | ESTUDIOS EN EJECUCIÓN | | | EN EJECUCIÓN |
| CHOCO | ISTMINA - PIE DE PEPE | ESTUDIOS EN EJECUCIÓN | | | EN EJECUCIÓN |
| CÓRDOBA | 1. SAN ANDRES DE SOTAVENTO - EL BANCO - PUNTA DE YANEZ 2. CIENAGA DE ORO - CHIMA - RUTA CRUCE RUTA 68 (INCLUYE PUENTE L=45 M) | | | | 31-ago-10 |
| CUNDINAMARCA | 1. PUERTO BOGOTA - PUERTO SALGAR | 1. PUERTO BOGOTA - PUERTO SALGAR | | EN ESTRUCTURACION - ANI para concesión (APP) | 30-oct-11 |

ESTUDIOS Y DISEÑOS CONTRATADOS PARA VÍAS PRIORIZADAS EN LOS PLANES VIALES DEPARTAMENTALES

| DEPARTAMENTO | ESTUDIOS FINANCIADOS POR EL PVR | PROYECTOS INTERVENIDOS | VALOR INVERSIÓN REPORTADA | FUENTE DE FINANCIACIÓN | FECHA DE ENTREGA DE LOS ESTUDIOS |
|--------------|---|---|---------------------------|------------------------|----------------------------------|
| GUAINÍA | 1. PUERTO HUESITO - CARIBE | ESTUDIOS EN EJECUCIÓN | | | EN EJECUCIÓN |
| HUILA | 1. TESALIA - PALERMO 2. TARQUI - PITIL 3. PRAGA - SANTA RITA 4. ALGECIRAS - PARAISO | | | | 2-dic-10 |
| LA GUAJIRA | 1. ANILLO VIAL SAN JUAN - LOS PONDORES 2. SAN PEDRO-BARRANCAS (INCLUYE PUENTE L=35 m) 3. ACCESO LA JAGUA 4. FONSECA - MAYABANGLOMA 5. ACCESO LAS FLORES 6. ACCESO COTOPRIX | 1. ANILLO VIAL SAN JUAN - LOS PONDORES 2. SAN PEDRO-BARRANCAS (INCLUYE PUENTE L=35 m) 3. ACCESO LA JAGUA 4. FONSECA - MAYABANGLOMA 5. ACCESO LAS FLORES 6. ACCESO COTOPRIX | \$ 54.689.446.449,00 | OCAD | 11-nov-10 |
| META | 1. LIMITE CUNDINAMARCA - CALVARIO - SAN JUANITO | | | | 3-feb-12 |
| NARIÑO | 1. VARIANTE TAMINANGO 2. ACCESOS AL PUENTE GUAMBUYACO 3. EL ZANJON - EL TAMBO | EL ZANJON - EL TAMBO | \$ 10.032.000.000,00 | Recursos Propios OCAD | 9-feb-11 |
| PUTUMAYO | "YE DE URCUSIQUE - CALIYACO - MOCOA", LONGITUD 14.9 KILÓMETROS EN PUNTOS CRÍTICOS | Se entregó el 5 de agosto de 2013., pero ajustes en estudios de suelos en proceso | | | 5-ago-13 |

ESTUDIOS Y DISEÑOS CONTRATADOS PARA VÍAS PRIORIZADAS EN LOS PLANES VIALES DEPARTAMENTALES

| DEPARTAMENTO | ESTUDIOS FINANCIADOS POR EL PVR | PROYECTOS INTERVENIDOS | VALOR INVERSIÓN REPORTADA | FUENTE DE FINANCIACIÓN | FECHA DE ENTREGA DE LOS ESTUDIOS |
|-----------------|--|--|---------------------------|------------------------|----------------------------------|
| QUINDÍO | 1. MONTENEGRO - PUEBLO TAPADO - LA TEBALDA 2. ARMENIA - PALESTINA - SALENTO | | | | 30-sep-10 |
| RISARALDA | 1. QUINCHIA - IRRRA 2. BELEN DE UMBRIA - APIA 3. MARSELLA - PEREIRA | QUINCHIA - IRRRA MARSELLA - PEREIRA | \$ 14.068.944.331,00 | RECURSOS PROPIOS | 21-oct-11 |
| SANTANDER | 1. CHIMA - GUAPOTÁ 2. JESÚS MARIA - LA VENTA FLORIÁN 3. PUENTE NACIONAL - GUAVATÁ 4. PUENTE SOGAMOSO - GARCÍA CADENA | CHIMA - GUAPOTÁ JESÚS MARIA - LA VENTA FLORIÁN PUENTE NACIONAL - GUAVATÁ | \$ 38.205.019.562,87 | Findeter | 30-sep-10 |
| SUCRE | 1. TOLUVIEJO - COLOSÓ 2. SAN JUAN DE BETULIA - ALBANIA | 1. TOLUVIEJO - COLOSÓ 2. SAN JUAN DE BETULIA - ALBANIA | 14.614.810.390 | OCAD | 3-nov-11 |
| TOLIMA | 1. HERVEO - CASABIANCA 2. SAN FELIPE - FALAN - PALOCABILDO 3. ARMERO - CAMBAO | | | | 10-sep-10 |
| VALLE DEL CAUCA | 1. REFORZAMIENTO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA EN JUANCHITO, LONGITUD 240 MT. 2. SEGUNDA CALZADA DEL SECTOR INTERSECCIÓN CAVASA - INTERSECCIÓN CRUCE RUTA 2504A, LONGITUD 7,2 KM | Se entregó el 15 de agosto de 2013 | | | 15-ago-13 |
| VICHADA | 1. MEJORAMIENTO LA PRIMAVERA-BONANZA-LA VENTUROSA ALCANCE: • PR 2+000 AL PR 8+000 (ACCESO VUELTA MALA). L=6KM • DISEÑO DEL PUENTE LA Balsa. L=36 METROS • PUENTE LA Balsa AL SECTOR BAJO DEL TIGRE. LONGITUD = 9KM | Se entregó el 15 de agosto de 2013 | | | 15-sep-13 |

ESTUDIOS Y DISEÑOS CONTRATADOS PARA VÍAS PRIORIZADAS EN LOS PLANES VIALES DEPARTAMENTALES

17 Dptos (71%) de los 24 beneficiados han invertido en al menos uno de los estudios entregados

LOGROS DEL PVR

5. Fortalecer las capacidades técnicas y de regulación del MT, para poder brindar acompañamiento a las Entidades Territoriales en la implementación y desarrollo de la gestión vial sobre la red a su cargo.
6. Fortalecer las capacidades de gestión vial de los gobiernos departamentales
7. Promover la competitividad de las regiones

Además de inventarios viales con su sistema de administración y capacitación descentralizada, los Planes Viales Departamentales y los estudios y diseños que aportan a estos objetivos, contamos con:

CUMPLIMIENTO DE METAS

MARCO TECNICO Y NORMATIVO

| Meta Inicial | Meta Actual | Avance | Indicador |
|--------------|-------------|--------|-----------|
| - | 12 | 14 | 116% |

1. METODOLOGÍA PARA EL DESARROLLO DE LOS PLANES VIALES DEPARTAMENTALES
2. PROCEDIMIENTO PARA ACTUALIZAR INVENTARIOS DE LA RED VIAL SECUNDARIA POR PARTE DE LAS GOBERNACIONES
3. MANUAL PARA EL MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL SECUNDARIA
4. CARTILLA COOPERATIVAS DE TRABAJO ASOCIADO PARA MANTENIMIENTO VIAL
5. LINEAMIENTOS DE PLANIFICACION DEL TRANSPORTE
6. MANUAL FUENTES DE FINANCIACION
7. CARTILLA INVENTARIOS VIALES DEL PVR Versión 1 y 2
8. DOCUMENTOS DE SOCIALIZACION DE POLITICA INTERMODAL
9. METODOLOGIA PARA ELABORAR INVENTARIOS FLUVIALES
10. METODOLOGÍA PARA EL DESARROLLO DE LOS PLANES VIALES MUNICIPALES
11. METODOLOGÍA PARA EL DESARROLLO DE LOS PLANES VIALES REGIONALES
12. METODOLOGIA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL
13. COMPILACION TECNOLOGIAS ALTERNATIVAS PARA VIAS DE BAJO TRANSITO
14. ESTANDARES TECNICOS PARA VIAS DE BAJO TRANSITO

MARCO TECNICO Y NORMATIVO

DISEÑO SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y CONSULTA PVR EN LA WEB

SISTEMA DE CRUCE DE INVERSIONES CON PVDs

Seminario TECNOLOGIAS ALTERNATIVAS

Política vial regional intermodal

Institucionalización del PVR

Grupo de Apoyo a las Regiones

SGR, Sobretasa a la gasolina, categorización vial, entre otras

GAR

Prestar asesoría y acompañamiento a los Entes Territoriales en la estructuración, formulación y evaluación de proyectos de infraestructura vial.

PVR

Recursos nación
adicionales a la
contrapartida

Logros del PVR

- RECONOCIMIENTO NACIONAL Y REGIONAL POR EL APOORTE EN PLANEACION VIAL DEPARTAMENTAL
- REFERENCIA DE LOS PVDs PARA FUENTES COMO CONTRATOS-PLAN, REGALIAS, FAEP Y CREDITOS (FINDETER).
- VARIOS DEPARTAMENTOS UTILIZAN EL PVD COMO SU CARTA DE NAVEGACION PARA LA INVERSION. «...21 Departamentos, 12 (57%) han hecho inversiones superiores al 50% de lo estimado en sus PVD..» Fuente: Evaluación de Medio Término del PVR.
- LA RED A CARGO DE LOS DEPARTAMENTOS ES LA UNICA QUE CUENTA CON INVENTARIO VIAL GRACIAS AL PVR, ESTABLECIENDO LINEA DE BASE
- AUDITORIAS DEL BID Y EXTERNAS, VALIDAN EL BUEN MANEJO FINANCIERO Y CAPACIDAD TECNICA DE SU EQUIPO HUMANO

Dificultades

- Alta rotación del personal en las Secretarías de Infraestructura afectando la actualización de los inventarios en el SIG-VIAL.
- Falta decisión y voluntad política en algunos entes territoriales en priorizar inversiones según el PVD, en materializar los estudios y diseños financiados por el PVR (por cambio de gobierno que cambia prioridades) y en aplicar técnicas sugeridas por el PVD para mantenimiento con asociaciones de mano de obra local.
- Baja capacidad de endeudamiento de varios Departamentos, lo que no les permite sumar para invertir y cubrir mas las necesidades identificadas en la red a su cargo inscrita en el PVD.
- Los trámites de contratación toman tiempo: Procedimientos BID tomas 6 meses aprox y en Ley 80 mínimo 4 meses, desde la firma de convenios con las Gobernaciones. La mayor dificultad: ANUALIDAD DE LAS VIGENCIAS
- Estándares técnicos normados no contemplan requerimientos para vías de bajo tránsito.
- Las tecnologías alternativas aun deben surtir etapas de muestreo, garantías y aceptación por parte de órganos de control.
- Ausencia de inventarios de red terciaria y fluvial
- Debilidad en planeación municipal

Fase 2-PVR

Se presentó propuesta a DNP y BID con los siguientes alcances

Marco Normativo: Continuar el fortalecimiento técnico a las entidades departamentales y municipales:

- ✓ Con base en los inventarios de la red secundaria y municipal, elaborar las respectivas Cartillas de la red vial
- ✓ Actualizar documentos de la Fase I según resultados y nuevas tecnologías que van surgiendo
- ✓ Continuar apoyando la elaboración de planes viales
- ✓ Mantener el Sistema de seguimiento del Plan Vial Regional y Planes Viales Departamentales
- ✓ Promover políticas de vías regionales
- ✓ Promover la aplicación de Estándares técnicos vías de bajo tránsito
- ✓ Apoyo a la divulgación y aplicación de tecnologías innovadoras para intervención de vías regionales
- ✓ Implementación de tecnologías para aplicar la Gestión Vial en las regiones

Gestión vial departamental y municipal :

Inventario Red Departamental faltante: Meta proyectada: 100% de la red secundaria.

Inventario Red Terciaria– Meta proyectada: 65% aprox de la red a cargo de los municipios.

Inventario Fluvial: 200 km con la metodología de la Fase I

Sistema de Gestión Vial con mas y mejor información de los inventarios viales

Estudios y diseños

Estudios y Diseños Viales: 377 km adicionales – Meta proyectada: 100% departamentos que cuenten con Plan Vial Departamental aprobado por el MT a partir de 2013 y Municipios con PVM aprobados a partir de 2014.

Socialización, Capacitación e Investigación

(1) tramo de prueba en 6 regiones

Eventos (un seminario anual)

4 publicaciones anuales

Capacitaciones desde y hacia el GT

Apoyo al Grupo Trabajo:

(1) Coordinador(a), (2) Área Financiera/Contable, Área Técnica, (2), Área de Sistemas, (2) Consultores Planes Viales, (1) Abogado(a).

FASE II

- * Cerrar fase I
- * Extrapolar las experiencias a mpios (planeación), vías terciarias y fluviales
- * Investigación en tecnologías alternativas

Crédito BID? Para acceder a experiencias internacionales y orientación técnica, además de sumar recursos a los nacionales

Cooperación Técnica? Bienvenida!