



Directorio Ejecutivo

Para consideración

A partir del: 5 de octubre de 2005

PR-2963

13 de septiembre de 2005

Original: español

Al: Directorio Ejecutivo

Del: Secretario

Asunto: Colombia. Propuesta de préstamo para el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de pasajeros para Santiago de Cali

Información básica:

Prestatario	República de Colombia
Monto	hasta US\$200.000.000
Fuente	Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario

Consultas a: Señora Miroslava E. de Nevo (extensión 1875)

Referencias: GN-1838-1(7/94), DR-398-5(5/03)

Otra distribución: Representante en Colombia

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

COLOMBIA

**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE
PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI**

(CO-L1001)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Miroslava E. de Nevo (RE3/FI3, Jefe); Rodolfo Huici y María Rosa Sosa (RE3/FI3); Jairo Salgado (COF/CCO); Kevin McTigue y Gerónimo Frigerio (LEG/OPIII), José Manuel Cabral, Julio Melgar y Edgar Sandoval (Consultores).

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO

I.	MARCO DE REFERENCIA.....	1
A.	Marco socioeconómico.....	1
B.	La ciudad de Cali y su sistema vial	1
C.	Tránsito y transporte público en la ciudad de Cali	2
D.	Marco legal e institucional relacionado con el proyecto	3
E.	Estrategia del País en el Sector.....	6
F.	Estrategia del Banco en el Sector y lecciones aprendidas.....	7
G.	Estrategia del proyecto	8
H.	Coordinación con otras agencias multilaterales	8
II.	EL PROGRAMA.....	9
A.	Objetivo del Programa.....	9
B.	Descripción del Programa	9
C.	Componentes	13
D.	Costo y financiamiento.....	15
III.	EJECUCIÓN DEL PROGRAMA	17
A.	Prestatario y organismo ejecutor	17
B.	Ejecución y administración del Programa.....	17
C.	Los compromisos financieros de la Nación y el Municipio de Cali.....	18
D.	Situación financiera de Municipio de Cali	18
E.	Los recursos de contrapartida del Programa	19
F.	Situación financiera de MetroCali S.A.....	21
G.	Estructura organizativa y capacidad institucional de Metrocali.....	21
H.	Cuenta específica, desembolsos, auditorías y financiamiento.....	22
I.	Adquisición de bienes y servicios	23
J.	Período de ejecución y calendario de desembolsos.....	24
K.	Seguimiento y evaluación.....	24
IV.	VIABILIDAD Y RIESGOS	26
A.	Viabilidad técnico-institucional.....	26
B.	Viabilidad socioeconómica	26
C.	Viabilidad financiera del operador	26
D.	Impacto ambiental	27
E.	Equidad social y reducción de la pobreza	29
F.	Beneficios	30
G.	Riesgos.....	30

Electronic Links and References	
Datos Socioeconómicos Básicos	http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata
Cartera en Ejecución y Préstamos Aprobados	http://portal.iadb.org/approvals/pdfs/COsp.pdf
Programa Tentativo de Préstamos	http://opsgs1/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=CO&L=SP
Cuadro de costos	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=590490
Plan de adquisiciones	http://opsws3.reg.iadb.org/idbdocswebservices/getDocument.aspx?DOCNUM=361462

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BANCALI	Banco de Cali
CDA	Centro de Diagnóstico Automotor
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
CVC	Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca
DAGMA	Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente
DNP	Departamento Nacional de Planeación
EACE	Evaluación Ambiental de Carácter Estratégico
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
EFE	Fondo Financiero Especializado
EMCALI	Empresas Municipales de Cali
EMSIRVA	Empresa de Servicio Público de Aseo de Cali
EMRU	Empresa de Renovación Urbana de Cali
GdC	Gobierno de Colombia
IRI	Índice de Rugosidad Internacional
FMI	Fondo Monetario Internacional
MAVDT	Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial
MC	MetroCali S.A.
MdC	Municipio de Cali
MHCP	Ministerio de Hacienda y Crédito Público
PAC	Plan Anual de Caja
PMA	Planes de Manejo Ambiental
PIB	Producto Interno Bruto
PCR	Informe de Terminación del Programa (sigla en inglés)
POA	Plan Operativo Anual
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
PNTU	Programa Nacional de Transporte Urbano
STT	Secretaría de Tránsito y Transporte
SITM	Sistema Integrado de Transporte Masivo
TP	Transporte público

RESUMEN DEL PROGRAMA

COLOMBIA

Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de pasajeros para Santiago de Cali

Datos Básicos

Fecha: 2 de septiembre de 2005	Número del proyecto: CO-L1001
Equipo de Proyecto: Miroslava E. de Nevo (RE3/FI3), Jefe; Rodolfo Huici, María Rosa Sosa (RE3/FI3), Jairo Salgado (COF/CCO), Kevin McTigue y Gerónimo Frigerio (LEG/OPIII), José Manuel Cabral, Julio Melgar y Edgar Sandoval (Consultores)	Instrumento de préstamo: Inversión
	Sector(es): Transporte
	Fecha de revisión CESI: 22/10/2004

Términos y Condiciones Financieras ¹

Prestatario: República de Colombia			Plazo de amortización:	20 años
Agencia Ejecutora: Ministerio de Transporte de la República de Colombia			Período de gracia:	5 años
Agencia Co-Ejecutora: Empresa Metrocali del Municipio de Cali			Período de desembolsos:	5 años
Fuente	Monto	Porcentaje	Tasa de interés:	Ajustable
BID (CO)	US\$200 millones	67	Comisión de inspección y vigilancia:	0%
Local	US\$100 millones	33		
Otro/ Cofinanciamiento	0	0	Comisión de crédito:	0.25%
Total	US\$300 millones	100	Moneda:	Dólares estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria

Esquema del Programa

Objetivo del proyecto:

Mejorar las condiciones de movilidad de la población de la ciudad de Cali, en particular aquella de menores ingresos. Para ello, el Programa financiará un sistema moderno de transporte por bus que conectará las áreas donde vive la población de ingresos bajos y medios de Cali a las zonas de concentración de actividades generadoras de empleo y de servicios sociales, mejorando la calidad del servicio, reduciendo los tiempos de viaje, los accidentes y la contaminación ambiental y brindando una mayor eficiencia y confiabilidad del servicio. Asimismo, contribuye a la mejora del espacio público, mediante el mejoramiento de calles colectoras y de acceso al SITM, ciclorutas, semaforización y seguridad vial. El ordenamiento del tránsito, la reducción de la congestión y el mejor aprovechamiento de los espacios urbanos incidirán en la mejora de la calidad de vida de la población de la ciudad de Cali.

Condiciones contractuales especiales:

Condiciones previas al primer desembolso: convenio de cofinanciación u otros modificatorio debidamente suscrito (¶2.10)

Condiciones contractuales especiales: (i) dentro de los ocho meses de firma del contrato, haber iniciado el plan de relocalización de la población de estrato 1, 2 y 3 afectada por el SITM (¶4.10); (ii) presentación de informes de avance trimestrales (¶3.34); (iii) anualmente, y a más tardar el 30 de noviembre de cada año, MC presentará el Plan Operativo Anual del año siguiente (¶3.35); y (iv) a los doce meses de la entrada en operación de los corredores troncales de la fase 1, MC deberá contratar la evaluación de impactos socioeconómicos de corto plazo. (¶3.40)

Excepciones a las políticas del Banco:

Fondo Rotatorio: Ampliación a 10% (¶3.26)

El Financiamiento del Banco podrá incluir el pago de impuestos y tasas (¶3.30 y ¶ 3.31)

Coherencia del Proyecto con la Estrategia de

País:	Si <input checked="" type="checkbox"/> [X]	No <input type="checkbox"/> []	
El Programa califica como:	SEQ <input type="checkbox"/> []	PTI <input type="checkbox"/> []	Sector <input type="checkbox"/> [] Geográfica <input type="checkbox"/> [] % de beneficiarios <input type="checkbox"/> []

Adquisiciones: Ver párrafo (¶3.32)

¹ La tasa de interés, la comisión de crédito, y la comisión de inspección y vigilancia que se mencionan en este documento se establecen según lo dispuesto en el documento FN-568-3-Rev. El Directorio Ejecutivo puede modificarlas tomando en consideración los antecedentes existentes a la fecha, así como la respectiva recomendación del Departamento de Finanzas. En ningún caso la comisión de crédito podrá superar el 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia el 1%. (*)

(*) En lo que respecta a la comisión de inspección y vigilancia, en ningún caso el cargo podrá superar en un semestre dado el monto que resultaría de aplicar el 1% al monto del préstamo, dividido por el número de semestres incluido en el plazo original de desembolso.

I. MARCO DE REFERENCIA

A. Marco socioeconómico

- 1.1 Durante 2004 la economía registró indicadores positivos. Cifras preliminares indican que el crecimiento del PIB alcanzó 3,8%, la inversión privada aumentó el 10%, ambos en términos reales, y la inflación alcanzó un promedio anual de 5,9%. En diciembre de 2004 la tasa de desocupación para las trece principales áreas metropolitanas alcanzó al 13% de la población económicamente activa. Las cuentas externas evolucionaron favorablemente permitiendo que el nivel de reservas internacionales alcanzara el valor de US\$13.398 millones a fines de 2004.
- 1.2 La situación fiscal es la que presenta los mayores desafíos, particularmente debido a los esfuerzos que debe realizar el país para dar sostenibilidad a los niveles de endeudamiento público. El déficit del sector público consolidado registró una baja sensible entre 2000 y 2004, pasando de 3,4% a 2,5% del PIB, respectivamente. La vulnerabilidad de las cuentas fiscales proviene del tamaño relativo de la deuda pública y de los pasivos contingentes del sector público derivados del sistema de pensiones. A fines de octubre de 2004, la deuda total del Gobierno Central asciende a US\$47.695 millones (53% del PIB aproximadamente).
- 1.3 El crecimiento en 2005, estimado en 3,8% en términos reales, seguirá siendo impulsado por la inversión del sector privado. El mayor nivel de actividad económica está siendo acompañado de estabilidad de precios. Si bien este ritmo de crecimiento consolida un ciclo de recuperación económica, resulta aún insuficiente para alcanzar mejoras sustanciales en materia de empleo y pobreza, ya que algunas estimaciones señalan que el país requerirá un crecimiento cercano al 6% para lograr avances significativos en términos sociales.
- 1.4 Se estima que el nivel de reservas internacionales permanecerá estable. Por otra parte, el déficit del sector público consolidado (estimado en 2,5% del PIB) y el nivel de endeudamiento público, podría verse afectado negativamente por: (i) la situación de seguridad nacional, (ii) la vulnerabilidad de la deuda a un rápido crecimiento de las tasas de interés internacionales y a un reacomodo del tipo de cambio real, y (iii) el desequilibrio aún no resuelto en materia pensional. Al igual que el año anterior, el proceso de reelección presidencial continuará afectando el procesamiento de reformas importantes en materia fiscal (impuestos y pensiones).

B. La ciudad de Cali y su sistema vial

- 1.5 La ciudad de Santiago de Cali tiene una población de 2,2 millones de habitantes, que crece a una tasa de 2,4% anual y es predominantemente urbana, pues solamente el 1,5% de su población habita en las áreas rurales del municipio. Cali es el principal centro de actividad industrial y comercial de Colombia en la vertiente del Océano Pacífico. En su ámbito urbano existen importantes industrias y cuenta con centros educativos de primer nivel.
- 1.6 El área urbana tiene una conformación irregular alargada, flanqueada en el lado

oriental por los ríos Cauca y Lili, y en el lado opuesto por elevaciones que corresponden a la Cordillera Occidental; su eje mayor, orientado en la dirección norte-sur, tiene una longitud aproximada de 18 km, en tanto que el eje transversal menor, en sentido este-oeste, varía entre 6 km y 10 km. El área urbana se caracteriza por su forma monocéntrica, con avenidas radiales multidireccionales, conectadas por medio de anillos aproximadamente concéntricos.

- 1.7 Los desplazamientos dentro de la ciudad, en el sentido norte-sur, se ven facilitados por la existencia de varias avenidas que tienen continuidad y poseen muy buenas características para la circulación del transporte público y privado, por lo que en ellas se registran los mayores volúmenes de tránsito. La comunicación transversal, sentido oriente-centro, es más complicada, pues la infraestructura vial carece de continuidad y es insuficiente para permitir un flujo fluido del tránsito actual. La mayor parte de la red de avenidas principales y ejes secundarios, y los accesos a los barrios residenciales están pavimentados, pero existe un 28% de las vías cuyo estado de conservación no es satisfactorio. En las zonas ocupadas por los sectores de menores ingresos, algunas de las vías de acceso y gran parte de las calles internas no tienen pavimento o se encuentran en malas condiciones, lo que dificulta el ingreso de los medios de transporte.

C. Tránsito y transporte público en la ciudad de Cali

- 1.8 Se estima que el parque automotor que circula en el área metropolitana de Cali está constituido por unos 400.000 vehículos, entre los que se cuentan 4.389 unidades que prestan servicios de transporte público (TP), debidamente registrados; también operan unidades no registradas en forma ilegal. La proliferación de vehículos de poca capacidad, la inadecuada estructura de propiedad de la flota de transporte público, distribuida entre 3.500 propietarios, y la deficiente organización empresarial, han sido motivo para que actualmente exista una sobreoferta de servicios de transporte público que está deteriorando su calidad y la seguridad de los usuarios, causando altos niveles de contaminación atmosférica y congestionamiento en gran parte de la red vial en las horas de ingreso y salida del trabajo, aumento de los tiempos de viaje y mayores costos.
- 1.9 Diariamente se realizan alrededor de 3,0 millones de viajes dentro del área urbana, de los cuales 1.975.000 corresponden a la demanda de transporte público. La competencia entre los transportadores para captar un mayor número de pasajeros es muy intensa, dando lugar a la “guerra del centavo”. La mayoría de los conductores son pagados de acuerdo al número de pasajeros que transportan durante el día, a una tasa que fluctúa entre 50 y 100 pesos colombianos (US\$0,018 y US\$0,036) por pasajero, en tanto que otros operan bajo la modalidad de alquiler del vehículo, pagando entre 150.000 y 200.000 pesos diarios (entre US\$54 y US\$73), además de asumir los costos del combustible, lubricantes y lavado del vehículo. Esto motiva un comportamiento agresivo de los conductores, tratando de adelantar a los otros vehículos para recoger más pasajeros, o desplazándose lentamente y obstruyendo la vía para esperar la llegada de más clientes, con lo cual violan las normas de circulación, no respetan las señales de tránsito ni los paraderos establecidos y generan fricciones y accidentes que ponen en riesgo la seguridad de los usuarios, de

los ocupantes de otros vehículos y de los peatones. Según datos del Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), en el año 2003 se produjeron 14.817 accidentes de tránsito en los que perecieron 346 personas y 282 resultaron con heridas de consideración. En estos accidentes estuvieron involucrados cerca de 10.000 conductores de vehículos de servicio público.

- 1.10 La organización empresarial es débil e ineficiente, particularmente por la preeminencia de las empresas “afiliadoras”, empresas que poseen rutas asignadas por la Secretaría de Tránsito y Transporte y están autorizadas para incorporar un determinado número de vehículos, propiedad de terceros, para servir esas rutas. Estas “afiliadoras” no poseen vehículos propios y cobran un cargo (cupó, entre 10 y 20 millones de pesos) a los propietarios de vehículos que quieren circular en las rutas que tienen asignadas. Además de esto, cada vehículo debe pagar entre 20.000 y 80.000 pesos (US\$7 a US\$29) diarios, por concepto de gastos de administración.
- 1.11 Existen también prácticas empresariales orientadas a la evasión del pago de impuestos y derechos de circulación. Varias empresas tienen sus terminales de despacho fuera del perímetro urbano y están radicadas en otros municipios por lo que no tributan al Municipio de Cali ni tampoco pagan la sobretasa a los combustibles pues se abastecen en los municipios vecinos. Es asimismo frecuente la circulación de vehículos “clonados”, es decir que utilizan ilegalmente los documentos y la matrícula de rodaje de otras unidades que sí se encuentran debidamente registradas y han cumplido con las revisiones técnicas.
- 1.12 El desorden administrativo y operativo que se observa en el tránsito y transporte de la ciudad, es en gran parte producto de las deficiencias institucionales y de la escasez de recursos de los organismos encargados de la administración y control de esas actividades, sumadas a la falta de un claro deslinde de las responsabilidades y de la necesaria coordinación que debe existir entre esas instituciones.
- 1.13 En la actual situación, los directamente afectados son los usuarios, pero también esa problemática tiene efectos negativos en la eficiencia de todas las actividades productivas, comerciales y sociales que se desarrollan en la ciudad, así como en el bienestar de toda la población.

D. Marco legal e institucional relacionado con el proyecto

1. El Gobierno de Colombia (GdC)

- 1.14 Tres actores institucionales son relevantes para el transporte público urbano, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) y el Ministerio de Transporte (MT), así como las políticas de transporte y descentralización, que tienen más de una década en ejecución, y su financiamiento.
- 1.15 El DNP es un órgano administrativo, con rango ministerial, depende directamente de la Presidencia de la República y desempeña las funciones de Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES). Entre sus

funciones principales están las de elaborar, consolidar y presentar a consideración del CONPES: (i) la programación macroeconómica anual; (ii) el Plan Nacional de Desarrollo; (iii) las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos del Gobierno Nacional; (iv) el plan financiero del sector público; (v) el programa de desembolsos de crédito externo del sector público; y (vi) opinar respecto a la celebración de contratos de préstamo de la Nación o de las entidades públicas.

- 1.16 El MHCP establece las políticas de financiamiento externo e interno de la Nación, de las entidades territoriales y de las entidades descentralizadas; administra la deuda pública de la Nación y registra y controla su ejecución y servicio; coordina la ejecución de los planes y programas de las entidades territoriales en los que existe financiamiento externo y les presta asesoría, cooperación y asistencia técnica; y establece mecanismos para garantizar el adecuado y oportuno pago de los compromisos de la Nación frente a las entidades territoriales. Además se encarga de velar que dichos compromisos de largo plazo se enmarquen dentro de las proyecciones fiscales y macroeconómicas.
- 1.17 El MT es el ente rector del sector y formula las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura; coordina, promueve, vigila y evalúa la ejecución dichas políticas; y apoya y presta cooperación técnica a las entidades territoriales en las áreas de su competencia.
- 1.18 El GdC aprobó en 1993 la Ley 105 que establece la transferencia de responsabilidades en materia de gestión del transporte y tránsito urbanos a las autoridades locales. Esta ley constituyó un fondo, mediante una sobretasa a la gasolina de hasta el 20 % de su precio de venta, destinado exclusivamente a proyectos de transporte y tránsito dentro de la respectiva jurisdicción municipal. Por su parte, la Ley 310 de 1996, estableció el marco normativo que rige la participación de la Nación en los proyectos de infraestructura urbana, en particular lo relacionado con la financiación de sistemas de transporte masivo de pasajeros. Esa ley, en su artículo 2º, permite que los aportes se hagan mediante la cofinanciación o aporte de capital, los cuales, independientemente de la forma como se efectúen, están limitados a un mínimo de 40% y un máximo de 70% del servicio de la deuda del proyecto¹, quedando los gobiernos locales a cargo de los aportes necesarios para cubrir la parte remanente. Este sistema permitió la ejecución de Transmilenio en Bogotá² y hoy se sigue utilizando en su expansión.
- 1.19 En noviembre de 2004, el MT conformó una Unidad Coordinadora, responsable por los sistemas integrados de transporte masivo (SITM), integrantes del Programa Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU), adscrita al despacho del Viceministro de Transporte, encargada de coordinar y participar en la gestión de las operaciones destinadas a financiar el mejoramiento del transporte urbano. Sus funciones son: velar por la coherencia técnica de los proyectos; acordar con las

¹ El Documento CONPES n° 3166 interpreta el término “servicio de la deuda” como todos los recursos de inversión destinados a la buena ejecución del proyecto.

² Transmilenio (TM) es un sistema de carriles segregados para ómnibus de alta capacidad en Bogotá. Curitiba y Porto Alegre en Brasil y Quito, Ecuador, cuentan con sistemas similares.

entidades territoriales la presentación de la información de cada ente gestor a la banca multilateral; coordinar la creación de autoridades de transporte en las entidades territoriales; articular los procesos entre entidades regionales y nacionales, necesarios para el desarrollo del proyecto o que sean fruto de los estudios de estructuración, técnica legal y financiera; representar a la Nación en cualquier tema que involucre su participación.

- 1.20 El proyecto cuenta con los Documentos CONPES n° 3166, del 23 de mayo de 2002 y el n° 3369, del 1 de agosto de 2005, mediante los cuales se aprueba la estrategia de participación de la Nación para la implantación del SITM con un aporte de US\$241 millones del presupuesto nacional.

2. El Municipio de Santiago de Cali

- 1.21 El Municipio de Santiago de Cali (MdC) está trabajando en la implementación y desarrollo del SITM y para ello ha incluido en los planes de desarrollo municipal las estrategias, políticas y recursos de inversión que apoyan su implementación. Así, la administración municipal elaboró y aprobó su Plan de Ordenamiento Territorial (POT), en el cual se define el sistema vial y de transporte y se jerarquizan los corredores y estaciones del SITM. Las tareas de regulación, operación y gestión de tránsito y el transporte público están a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte (STT).

3. METROCALI S.A.

- 1.22 METROCALI S.A. (MC) es una sociedad por acciones, entidad descentralizada del orden municipal, constituida el 25 de febrero de 1999, siendo sus accionistas: el Municipio de Santiago de Cali (32%); las empresas municipales EMCALI E.I.C.I. (17%); la Empresa de Servicio Público de Aseo de Cali – EMSIRVA E.S.P (17%); el Banco de Cali – BANCALI, a través del Fondo Financiero Especializado – F.F.E. (17%); y la Empresa de Renovación Urbana de Cali – EMRU (17%). El capital social autorizado en su constitución fue de 1.500 millones de pesos (equivalente a US\$1,0 millón del año 1999). MC opera como una sociedad de carácter comercial con aportes públicos, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente, que se rige por las disposiciones legales aplicables a las empresas industriales y comerciales del Estado (Ley 489 de 1998) y, en materia presupuestal, por el Decreto N° 0115 del 15 de enero de 1996.
- 1.23 MC se constituyó con el objeto de desarrollar todas las actividades de gestión, organización y planeación relacionadas con la construcción y puesta en operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) (§2.2 a §2.6) de pasajeros de la ciudad de Cali y su zona de influencia, respetando la autonomía que los municipios vecinos tienen para poder acceder al sistema e incluyendo las obras principales y accesorias necesarias para la eficaz operación del mismo. Para implantar el SITM se suscribió el 22 de octubre de 1999 un Contrato de Usufructo de Acciones que le confiere al GdC la mayoría decisoria en la Asamblea de Accionistas, lo que conlleva una mayoría en la Junta Directiva. En virtud de dicho convenio, el derecho de usufructo de 13,33% de las acciones de EMSIRVA, EMCALI y EMRU y de

11,0% de las acciones de BANCALI (del 17% que posee cada una de ellas) fue cedido al GdC, con carácter irrevocable, hasta la conclusión de la etapa de construcción del SITM.

- 1.24 La Junta Directiva de MC está conformada por el Ministro de Transporte o su delegado, tres representantes del Presidente de la República, el Alcalde Municipal y dos representantes municipales. MC cuenta con un sistema de control por parte de organismos municipales (Contraloría, Concejo Municipal), nacionales (Procuraduría General, Contaduría General), y de la sociedad civil (Veeduría Ciudadana) quienes en su mayoría reciben informes periódicos sobre la gestión de la sociedad. La estructura institucional de MC se presenta en ¶3.23 y ¶3.24.

E. Estrategia del País en el Sector

- 1.25 En Colombia el 75% de la población vive en centros urbanos, resultado de procesos migratorios por cambios en la economía, de la concentración de las inversiones públicas y de numerosos aspectos políticos, sociales y culturales. El proceso de concentración urbana ha llevado también a que los mayores problemas de pobreza no se radiquen más en el ámbito rural, sino en las propias ciudades. Dos terceras partes del total de la población ubicada por debajo del nivel de pobreza viven en áreas urbanas. En las grandes ciudades del país como Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Cartagena y Pereira se genera cerca del 70% del PIB y se concentra el 50% de la población nacional (aproximadamente 22 millones de personas), siendo más del 70% de bajos ingresos (aproximadamente 15 millones de personas). Se espera que en los próximos años esta población seguirá incrementándose debido a la tendencia natural hacia la concentración de las actividades económicas en los centros urbanos, generando nuevas necesidades de servicios públicos y facilidades de movilización y transporte.
- 1.26 El transporte urbano en Colombia se basa en el transporte público; solamente el 25% de las familias posee un vehículo y sólo el 14% de viajeros utiliza transporte privado. En los años 90 el número de vehículos privados aumentó en 125%, debido a una reducción de impuestos de importación; no obstante, aún hoy el 75% de la población utiliza transporte público. La política tradicional de aumentar la oferta de infraestructura como solución para el transporte urbano, no sólo implica altos costos sino que beneficia al transporte individual, descuidándose el 80% de la población que utiliza transporte público. La población que no tiene posibilidades de poseer un vehículo, ha quedado con la única alternativa de utilizar servicios de baja calidad, lentos, peligrosos y que producen alta contaminación. La ineficiente operación del transporte público genera importantes externalidades negativas sobre la calidad de vida y productividad de la economía urbana; la contaminación ambiental genera efectos nocivos a nivel local e incluso global y los accidentes implican pérdidas de vidas y daños de salud.
- 1.27 En consecuencia, el reto de las ciudades colombianas es reducir la tendencia a la utilización costosa del vehículo particular promoviendo que la movilidad de las personas se realice en forma eficiente en vehículos de transporte público y modos de transporte no motorizado. Con el fin de apoyar la implementación de sistemas

integrados de transporte, el GdC inició su participación en proyectos urbanos con el metro de Medellín en los años 80, garantizando la deuda de la ciudad para construir su infraestructura. Después de 12 años de problemas financieros y legales, el metro fue inaugurado en 1994 con una inversión de aproximadamente US\$3.000 millones. Actualmente el metro transporta 500.000 pasajeros diarios. Después de esta experiencia, y merced al ejemplo de Bogotá, el GdC abandonó la estrategia de construir metros y la orientó a los sistemas rápidos de buses.

- 1.28 En 2002, dada la experiencia exitosa de Transmilenio, el GdC, a pesar de su situación fiscal, encuentra el espacio fiscal necesario para consolidar la intervención que realizara inicialmente en la primera fase de Bogotá, creando el PNTU. Este es un programa que, a través de transferencias de recursos nacionales, apoya la continuación de la siguiente fase de Transmilenio en Bogotá y los SITM en otras ciudades (Cali, Pereira, Cartagena, Soacha, Bucaramanga, Barranquilla y Medellín).

F. Estrategia del Banco en el Sector y lecciones aprendidas

- 1.29 El Banco ha estado involucrado en el desarrollo e implantación de programas de mejoramiento del transporte público urbano en las ciudades de Curitiba y Sao Paulo en Brasil y actualmente se encuentran en ejecución otros programas en las ciudades de Fortaleza, Sao Bernardo y Curitiba en Brasil y en Lima, Perú.
- 1.30 En los países atendidos por el Banco se encuentran tres claros estados de desarrollo del servicio de transporte público urbano a cargo de operadores privados: (i) *bajo*, caracterizado por empresas débiles, con baja capitalización, sin acceso al crédito, organizadas sobre la base de propietarios de vehículos independientes vinculados en una asociación frágil de prestación de servicios, generalmente respaldados por permisos precarios, y con un estado que no posee adecuado poder de regulación, fiscalización y control; (ii) *intermedio*, con empresas medianas y grandes, una adecuada organización y capitalización, permisos y concesiones firmes, respaldadas por un marco legal adecuado. La calificación de desarrollo intermedio obedece más a la forma de operación de los servicios, caracterizada por la inexistencia de preferencias operativas del transporte público en el uso de la infraestructura vial urbana; y (iii) *alto*, donde un sistema operativo definido por una amplia planificación y regulación del sector público genera un sistema de alta capacidad, confiabilidad y aceptación.
- 1.31 Cali aprovechará la experiencia de Bogotá y otras ciudades en Brasil para dar un salto cualitativo desde un modelo de bajo desarrollo a otro que se sitúa entre los más avanzados sin necesidad de recurrir a grandes inversiones en infraestructura como podría ser un tren o metro.
- 1.32 Existen varias lecciones que, respecto de la ejecución de otros programas, están siendo incorporadas a esta operación, entre ellas que: (i) el ejecutor cuente con un marco legal e institucional apropiado para la implementación del sistema, destacándose la existencia de una agencia capacitada para estructurarlo y operarlo; (ii) poseer una visión global e integrada del transporte público, como eje estructurador del desarrollo social y económico de la ciudad y de la circulación

urbana, evitando proyectos parciales o limitados e integrando acciones de recuperación y valorización del espacio público; (iii) los propietarios-conductores se asocien en organizaciones empresariales capacitadas y eficientes para proporcionar el acceso al capital y la disciplina organizacional requeridos por los sistemas modernos; y (iv) sólida estructura financiera del proyecto.

G. Estrategia del proyecto

- 1.33 La estrategia del Banco para el País, se concentra en los objetivos siguientes: (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 el proceso de modernización del Estado.
- 1.34 En el marco de esa estrategia, el apoyo financiero del Banco en este proyecto contribuiría a sentar las bases para reactivar y dinamizar la economía local, al apoyar mejoras en infraestructura económica, principalmente proyectos de alta rentabilidad social, como es el caso del transporte público masivo, elevando la eficiencia económica mediante la provisión de un sistema de transporte adecuado y accesible para los sectores de menores ingresos, con gran capacidad y flexibilidad para dar respuesta a las necesidades futuras de la ciudad y a mejores condiciones de tránsito. Además, el proyecto contribuirá al proceso de modernización del Estado al promover el fortalecimiento de la capacidad de gestión local.

H. Coordinación con otras agencias multilaterales

- 1.35 La responsabilidad por la implementación del PNTU reside en el MT y el DNP. El MT actúa a través de la Unidad Coordinadora, la que asegura la coordinación y complementariedad de las intervenciones de las distintas agencias multilaterales. El PNTU, entre otras fuentes, cuenta con financiamiento multilateral. El Banco Mundial financió la construcción de algunas vías alimentadoras de Transmilenio de Bogotá; asimismo, durante 2004, aprobó un préstamo por US\$250 millones para financiar parcialmente los aportes del GdC a ciudades como Pereira, Cartagena, Bucaramanga, Barranquilla, Soacha y Medellín, para permitirles construir e implementar un sistema de transporte masivo. Por su parte, la Corporación Andina de Fomento (CAF) aprobó un préstamo por US\$150 millones, US\$85 millones para apoyar las transferencias que el GdC se ha comprometido a aportar a Transmilenio en Bogotá y US\$65 millones de libre destinación dirigidos a financiar apropiaciones presupuestales prioritarias del Gobierno Nacional.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivo del Programa

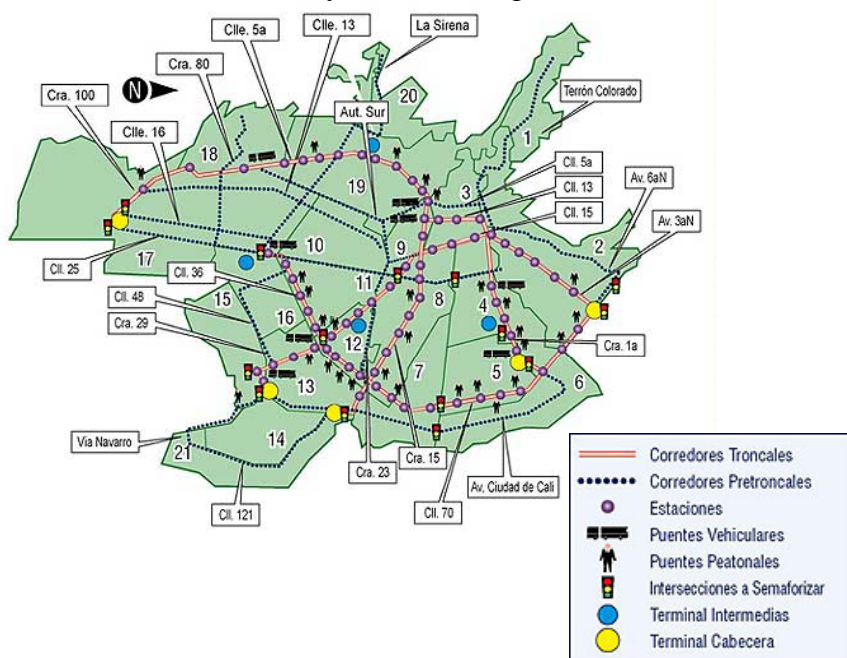
- 2.1 El objetivo del Programa es mejorar las condiciones de movilidad de la población de la ciudad de Cali, en particular aquélla de menores ingresos. Para ello el Programa financiará un sistema moderno de transporte por ómnibus (“bus”) que conectará las áreas donde vive la población de ingresos bajos y medios de Cali a las zonas de concentración de actividades generadoras de empleo y de servicios sociales, mejorando la calidad del servicio, reduciendo los tiempos de viaje, los accidentes y la contaminación ambiental y brindando una mayor eficiencia y confiabilidad del servicio. Asimismo, contribuye a la mejora del espacio público, mediante el mejoramiento de calles colectoras y de acceso al SITM, ciclorutas, semaforización y seguridad vial. El ordenamiento del tránsito, la reducción de la congestión y el mejor aprovechamiento de los espacios urbanos incidirán en la mejora de la calidad de vida de la población de la ciudad de Cali.

B. Descripción del Programa

1. El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)

- 2.2 El SITM es un sistema de transporte masivo rápido compuesto por un conjunto de *corredores troncales*³ con carriles segregados y preferenciales, destinados en forma exclusiva a la operación de buses de alta y mediana capacidad⁴. Esta red de

corredores troncales se integrará con los corredores pretroncales⁵ y complementarios⁶, en los que se prestarán servicios de transporte de pasajeros con vehículos de menor capacidad. La programación y control de circulación en los corredores se realizará desde un centro de operaciones donde



³ Corredores donde existe una demanda de transporte mayor a los 60.000 pasajeros/día.

⁴ Bus articulados con capacidad para 160 pasajeros y bus para 100 pasajeros.

⁵ Corredores con una demanda entre 20,000 y 60,000 pasajeros/día

⁶ Corredores que funcionan como alimentadores de los corredores troncales y pretroncales.

se regulará la oferta a ser suministrada por los operadores de buses y monitoreará el funcionamiento del sistema, a fin de poder ajustar, el número y la frecuencia de las unidades en circulación con la demanda.

- 2.3 El SITM atenderá cerca de 880.000 pasajeros por día, movilizand o durante las horas punta de la mañana, alrededor de 96 mil, pasajeros/hora, mientras que en la hora valle la estimación de demanda total es de 79 mil pasajeros/hora transportados. Una vez que todo el SITM se encuentre en operación tendrá 180 buses articulados en la red troncal y 852 buses convencionales en la red complementaria y pretroncal, con una organización operativa que permitirá una velocidad comercial promedio en el corredor troncal de 25 km/h. La red de servicios troncales contará con 9 rutas, en tres corredores troncales, cuyas longitudes varían entre 7,4 km y 16,5 km.

- 2.4 La puesta en marcha y operación del SITM están concebidas sobre la base de un esquema de asociación público-privada. Las inversiones en infraestructura serán financiadas por el GdC y el MdC, la operación de los buses se dará en concesión a operadores privados que serán responsables por la provisión del material rodante y del equipamiento de los talleres y garajes, previéndose que la remuneración de sus servicios se hará sobre la base de los kilómetros recorridos por los vehículos en conformidad con la programación y las frecuencias determinadas por el Centro de Operaciones, administrado por MC, quien también supervisará la calidad del servicio y se encargará de la atención a los usuarios. El mantenimiento de la infraestructura vial, será financiado por la municipalidad de Cali.

Actividades	Público	Privado
Infraestructura Vial	C; M	
Talleres y patios	A (terrenos)	A, C, O; M
Terminales de integración	C; O; M	
Estaciones	C; O; M	
Centro de Control	A; O	
Flota vehicular		A; O; M
Sistemas de recaudo		A; O; M
Fideicomiso de pago		O

A: Adquisi.-equipamiento
M: Mantenimiento

C: Construcción
O: Operación

- 2.5 El recaudo de los pasajes será encargada a una empresa privada contratada, mediante licitación pública, por MC; esta empresa será independiente de las empresas operadoras de los servicios de bus. La administración de los recursos estará a cargo de un fondo fiduciario a crearse. Los recursos de dicho fondo se utilizarán para: (i) realizar los pagos a los operadores de las flotas de buses, de acuerdo con las estipulaciones de los respectivos contratos de concesión; (ii) cubrir los gastos del sistema de recaudación de pasajes; (iii) cubrir los gastos de administración y operación de MC, incluyendo los de fiscalización y control de la operación y seguridad en los corredores; y (iv) constituir un fondo de reserva para el manejo de la tarifa.
- 2.6 La operación integrada del sistema admitirá trasbordos físicos entre las redes alimentadora y troncal, con el pago de una tarifa única lo que resultará en un costo inferior para aquellos pasajeros que hoy hacen transbordos. El sistema de recaudo, aplicado en el expendio y control de los pasajes, permitirá la integración tarifaria de los servicios ofrecidos por el SITM.

- 2.7 El plan de implementación del Programa propuesto plantea la ejecución de las obras en tres fases; todas ellas cumplen con el plan de viabilidad socio ambiental. Cada fase incluye la rehabilitación de corredores troncales y complementarios, mientras que la rehabilitación y puesta en operación de los pretroncales integra la flexibilidad en el diseño operativo del SITM. A continuación el detalle de las fases:

Fase	Nombre	Longitud	Pretroncales y Complementarias	Terminales
1	Sur Centro	16.0 km 9.6 km	144 km	Cosmocentro, Calima, Sur, y Puerto Mallarino
2	Centro	10.7 km	58 km	Agua- Blanca, Villahermosa Sameco y Guadalupe
3	Oriental	12.6 Km	4 km	Benito Juárez

- 2.8 El CONPES 3369 identifica las actividades que el GdC puede financiar con sus recursos e inclusive reconocer como parte del 30% de contrapartida municipal. Dos grandes grupos han quedado excluidos de este financiamiento, los que han sido atendidos de la siguiente manera:

- a. Fortalecimiento institucional: incluido en el Programa con el Banco, a ser íntegramente financiado con recursos del MdC. Apoyará la puesta en marcha del SITM, acciones de fortalecimiento institucional, formulando y reglamentando las concesiones de servicio de bus y desarrollando un sistema eficiente de gestión de tránsito y transporte urbano, a través de la asistencia técnica y capacitación a los principales involucrados (MC y STT); y
- b. ciclorutas: explícitamente excluidas del financiamiento del GdC y, por ende, del Banco, el MdC atenderá el gasto de estas obras con recursos adicionales a los comprometidos como contrapartida con la Nación. Las ciclorutas forman parte de los contratos de construcción de los corredores troncales.

- 2.9 Las obras viales implican, muchas veces, el traslado de los tendidos de servicios públicos (agua, desagües, electricidad, etc.); cuando estas relocalizaciones se hacen con los materiales existentes, el costo es absorbido por el Programa. Cuando la relocalización supone la renovación de los equipos o materiales (tuberías, cableado), su reemplazo debe ser absorbido por la empresa de servicios públicos beneficiaria. Un acuerdo con EMCALI S.A. permite que estos gastos, responsables de la mayor parte del escalamiento de costos de las obras, no recaiga sobre el financiamiento del Programa.

- 2.10 El Otrosí No 4 es el convenio de financiamiento suscrito entre el Municipio de Cali y el Gobierno Nacional donde se establecen los compromisos y condiciones para el financiamiento del SITM. Se ha identificado la necesidad de suscribir un nuevo Otrosí y/o nuevo convenio de cofinanciación que reemplazará al n°4 e incorporará las diversas tareas y actividades asociadas a la implementación del SITM, identificando los distintos responsables de su ejecución y financiamiento y la obligatoriedad de utilizar los procedimientos de adquisiciones del Banco. La firma de nuevo convenio de Cofinanciación será una condición previa de desembolso.

2. Aspectos particulares: tarifa

- 2.11 El principal criterio aplicado por MC para definir la tarifa al público del SITM es el de garantizar que el SITM y el sistema remanente estén en un pie de igualdad, es decir, que los costos de la tarifa en uno y otro sistema sean estrictamente comparables, para evitar así asimetrías competitivas entre uno y otro sistema. La tarifa al público cubrirá costos de : (i) inversión en material rodante y sus costos de operación y mantenimiento; (ii) ídem para el sistema de recaudo; (iii) ídem equipamiento de patios y talleres; (iv) fideicomiso de recaudo; (v) gastos de funcionamiento de MC, en tanto operador del SITM; (vi) operación y mantenimiento de estaciones y terminales; (vii) seguridad del SITM; y (viii) chatarreo.
- 2.12 Estos costos, sumados a los parámetros rigurosos de operación del SITM, da como resultado la "tarifa al usuario" que se busca sea la menor posible, para asegurar accesibilidad económica de los usuarios de bajos ingresos⁷, reducir la competencia del servicio remanente y desalentar la aparición de servicios ilegales o alternativos.
- 2.13 Una vez que los principios generales antes manifestados estén satisfechos, la tarifa podría incluir otros tópicos tales como: (i) compra y construcción de patios y talleres; (ii) mantenimiento de vías; (iii) otros gastos operativos y administrativos de MC; (iv) subsidios a ciertas categorías de usuarios, tales como escolares. MC presentará estos temas a las autoridades, tanto municipales como nacionales, para tomar la decisión final acerca de los costos que la tarifa finalmente cubrirá.

3. Aspectos particulares: chatarrización

- 2.14 La decisión de chatarrizar flota existente de transporte público se ha instalado en el sector transporte en Colombia. El GdC ha tomado la decisión de incluir el costo del chatarreo dentro de la tarifa al usuario. En términos económicos incluir este costo en la tarifa no tiene impacto sobre la rentabilidad de la operación ya que se trata de una transferencia de recursos de los usuarios a los propietarios de vehículos. La decisión final en materia del número de vehículos será parte de los documentos de licitación de los servicios de transporte.

4. Aspectos particulares: control ciudadano

- 2.15 Metrocali y la Cámara de Comercio de Cali (CCC) tienen en marcha un programa de veeduría del SITM, estructurado en el marco del Pacto de Transparencia suscrito entre la Presidencia de la República, el Municipio, Metrocali y la CCC. El objetivo es contar con un control ciudadano adecuado, en el entendimiento que la transparencia y eficiencia con las cuales se desarrolle el SITM son indispensables para la apropiación social del proyecto y la construcción de la confianza pública en

⁷ La población de bajos ingresos gasta un promedio entre 30 y 40% de sus ingresos en transporte y hace un promedio de dos viajes diarios. Las características operativas del SITM (integración tarifaria y mayor cobertura a través de la implementación de servicios nocturnos) resultaran en una reducción real de estos costos de transporte para los estratos de bajos ingresos. Además, la regulación de la frecuencia contribuye a una reducción significativa de los tiempos de espera.

la ciudad.

- 2.16 La veeduría, que acompaña al SITM desde sus inicios, entre otras medidas de control de gestión, ha generado espacios de concertación con empresarios y transportistas, producido informes periódicos públicos sobre el desarrollo del proyecto y dado seguimiento a los procesos de contrataciones y compras; asimismo, la CCC trabaja con la comunidad facilitando la participación ciudadana en el control de ejecución de las obras, produciendo encuestas, verificando el cumplimiento de los planes de manejo ambiental, participando de la convocatoria a los ciudadanos para que tengan igualdad de posibilidades en el empleo generado, etc..
- 2.17 La CCC se ha organizado mediante una gerencia de proyecto que atiende distintos componentes del SITM: gestión social, ambiental, obras físicas, licitaciones y contratos y gestión financiera. El modelo adoptado es de sumo interés como sistema de control de gestión social de grandes proyectos, se ha ganado el respeto de la comunidad y las autoridades, desarrollado un ambiente de cooperación con MC y supone un alto grado de involucramiento de la población. El modelo se lo ha presentado como ejemplo para otras ciudades de Colombia.

C. Componentes

1. Estudios y supervisión (US\$ 16,65 millones)

- 2.18 Este componente financiará la ejecución de: (i) estudios técnicos, legales, económicos y ambientales que se requieran para asegurar la calidad técnica y ambiental de las obras, incluyendo la revisión de los diseños de las obras de mejoramiento urbano relacionadas con los corredores de transporte público, si fuera necesario; (ii) supervisión técnica (interventoría), socioambiental y financiera de la ejecución de las obras; (iii) estudios de evaluación ambiental estratégica, plan de relocalización de la población afectada, plan de mitigación de los operadores y capacidad de pago de la tarifa de la población de bajos ingresos; y (iv) trabajos de consultoría y apoyo técnico complementario para poner en operación el SITM.

2. Mejora de la movilidad y del ambiente urbano (US\$ 279,2 millones)

- 2.19 Este componente comprende las siguientes actividades:
- a. *Implementación de 3 corredores troncales de transporte público urbano (49 km)*, de los cuales 3 kilómetros han sido construidos por fuera del Programa, con los cuales se mejorará la eficiencia del transporte colectivo y aumentará la seguridad de la red vial. Los carriles centrales de los corredores seleccionados se acondicionarán para soportar el paso de los buses articulados y se separarán físicamente de los carriles, disponibles para la circulación del tránsito general. Las obras consisten en: (i) pavimentación y adecuación de vías en todo el trayecto; (ii) cambios geométricos en intersecciones importantes; (iii) adecuación del espacio público (incluye aceras y ciclorutas) para facilitar el acceso de peatones y el transporte no motorizado a las terminales de

integración y estaciones; (iv) señalización vial, incluyendo semáforos en las intersecciones de los corredores troncales, para permitir una optimización de los flujos de transporte público, dándole prioridad por sobre el tránsito general; y (v) implantación de las medidas establecidas en los planes de manejo ambiental y social de las obras del SITM;

- b. *Pavimentación y mejora de corredores pretroncales y complementarios (aproximadamente 200 km)* que alimentan terminales intermedias y de cabecera, permitiendo la integración de estos corredores con los troncales. El carril del bus no requiere separación física del resto de carriles. Se mejorará toda la sección realizando algunas obras de bacheo y mejoramiento de señalización que garantice el correcto funcionamiento del SITM;
- c. *Terminales de cabecera (5) e intermedias (4)*. Permiten realizar transbordos entre rutas troncales, pretroncales y complementarias al igual que transbordos con buses intermunicipales. Se construyen de tal manera que el nivel de las plataformas coincide con el nivel del piso interno de los buses articulados, facilitando el acceso de los usuarios y mejorando el tiempo de entrada y salida de los mismos;
- d. *Construcción de 78 estaciones*, lugares de parada ubicados en el separador central de los corredores troncales, con una distancia promedio de 500 metros entre ellas, con plataformas a nivel con el piso interno de los buses;
- e. *Infraestructura de acceso peatonal para estaciones en corredores troncales*: pasos peatonales a desnivel como puentes o túneles, cruces a nivel con semaforización y señalización adecuada para mejorar el acceso de los usuarios;
- f. *Seguridad vial en los corredores y sus vías alimentadoras*(señalización informativa y preventiva); y
- g. *Adquisición de predios*, cubre el costo de las expropiaciones requeridas para la implementación de las obras del Programa (troncales, terminales y patios).

3. Viabilización ambiental (US\$ 0,6 millones)

- 2.20 Este componente comprende: (i) implementación de la evaluación ambiental estratégica y (ii) el sistema de monitoreo de calidad de aire y ruido.

4. Fortalecimiento institucional (US\$ 1,14 millones)

- 2.21 Este componente, a ser íntegramente financiado por el MdC, comprende:

- a. Establecimiento del marco regulatorio y normativo específico requerido para que MC desempeñe sus funciones de ente gestor, regulador y fiscalizador del nuevo sistema de transporte y asistencia técnica para ejercer dichas funciones. Desarrollo de manuales de procedimientos específicos (régimen de sanciones, de cobranza de multas, atención de emergencias, inspección mecánica vehicular, examen psicofísico de conductores, entre otros), organización,

vinculación y capacitación del sistema de inspectores de MC para supervisar la operación del servicio (condición mecánica de los vehículos, limpieza, seguridad y estaciones de parada, terminales, etc.);

- b. Capacitación a la Secretaría de Tránsito y Transporte en materia de regulación, planificación, fiscalización y control de servicios de transporte público y, específicamente, la reestructuración de su oferta (¶3.6);
- c. Capacitación del personal de MC y la STT y consultorías, en: (i) planificación de transporte, modelos de demanda y operativos, modelos y seguimiento de costos de los servicios del SITM, análisis de las tarifas técnicas y las tarifas a los usuarios y su impacto en la demanda, evaluación y gestión socioambiental de proyectos de infraestructura de transporte masivo de pasajeros; (ii) modelos económicos y financiero y plan de negocios del SITM y de los diversos operadores; preparación, evaluación y revisión de las concesiones a ser realizadas; y (iii) elaboración de procedimientos de mantenimiento y operación de las diversas infraestructuras del SITM; y (iv) ingeniería para el control de los contratos de construcción.
- d. Adquisición de equipos y software para el adecuado funcionamiento de MC; y
- e. Capacitación y equipamiento de personal de seguridad y tránsito durante la fase de construcción y operación del SITM.

5. Viabilización social (US\$ 2,2 millones)

- 2.22 Este componente financiará las actividades relacionadas con: (i) mitigación, relocalización y compensación de la población de bajos ingresos afectada por el SITM; (ii) monitoreo de indicadores y evaluación de impactos socioeconómicos de corto plazo; y (iii) gestión social del SITM.

6. Auditoría financiera (US\$ 250.000)

- 2.23 Costo de la auditoría externa independiente, financiada con recursos del Banco.

D. Costo y financiamiento

- 2.24 El Programa es una operación de obras múltiples, en la que el Banco financiará la ejecución de las obras de infraestructura necesarias para su puesta en marcha. El costo total del SITM se ha estimado en US\$345 millones, de los cuales el Programa financiará US\$300 millones (BID US\$200 millones y US\$100 millones de aporte local). El costo no cubierto por el Programa (US\$45 millones) será financiado por el GdC y el MdC.

Cuadro de costos y financiamiento del Programa (miles de US\$)

COMPONENTES		TOTAL	Banco (1)	A.local
1.	Estudios y supervisión de obras	16.650	1.000	15.650
2.	Mejora de la movilidad y del ambiente urbano	279.155	195.950	83.205
3	Viabilización ambiental	600	600	
4.	Fortalecimiento Institucional (financiado únicamente con recursos del MdC)	1.145		1.145
5.	Viabilización Social	2.200	2.200	
6.	Auditoría Financiera	250	250	
7.	FIV			
TOTAL del Programa		300.000	200.000	100.000

(1) Los recursos del Banco podrán financiar el pago de los impuestos y tasas.

III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Prestatario y organismo ejecutor

- 3.1 El prestatario será la República de Colombia y el ejecutor será el Ministerio de Transporte, por medio de la Unidad Coordinadora dependiente del Viceministerio de Transporte (§1.19). Como coejecutor se cuenta con la empresa METROCALI S.A., perteneciente al Municipio de Santiago de Cali, que tiene a su cargo el desarrollo e implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cali (§1.22 a §1.24).
- 3.2 METROCALI S.A. es una sociedad constituida con el objeto de diseñar y ejecutar todas las actividades para construir, poner en marcha y operar el SITM. El MdC provee los recursos necesarios para cubrir sus costos administrativos y de funcionamiento durante la etapa de construcción del SITM. Durante la ejecución del Programa MC evolucionará de una sociedad estrictamente de construcción y puesta en marcha a otra encargada de la operación y regulación del SITM, cuyos principales servicios serán prestados por empresas privadas y sus costos administrativos y de funcionamiento serán cubiertos por la recaudación tarifaria.
- 3.3 El Ministerio de Transporte apoyará a MC en la ejecución del SITM y realizará el seguimiento de los aportes que la Nación realiza.

B. Ejecución y administración del Programa

- 3.4 El SITM incluye: (i) el desarrollo de infraestructura física especializada; (ii) la adquisición de bienes y equipos del centro de control, sistema de comunicaciones, etc.; (iii) la contratación de actividades de fortalecimiento institucional y viabilización social; (iv) la concesión de los servicios de transporte público y de recaudo; y (v) la gestión, operación, seguimiento y control del nuevo sistema de transporte. El Programa apoya las actividades (i) y (iii) y, parcialmente, por medio del fortalecimiento institucional, las (iv) y (v).
- 3.5 MC se encargará directamente de: (i) la contratación de estudios técnicos; (ii) la licitación, contratación, administración de la ejecución y supervisión de las obras; (iii) la concesión de los servicios de transporte público y recaudo; y (iv) las actividades de fortalecimiento institucional y de viabilización socio ambiental.
- 3.6 La STT será responsable de la gestión y fiscalización del sistema de transporte público por fuera del SITM, asegurando su reestructuración a medida que entran en servicio los corredores troncales del SITM. Para ello, la STT racionalizará las rutas y mejorará su sistema de regulación y control y fiscalización de servicios asegurando la complementariedad entre el SITM y los operadores del sistema de transporte público colectivo remanente complementario al SITM.

C. Los compromisos financieros de la Nación y el Municipio de Cali

3.7 Las relaciones financieras entre la Nación y el MdC se gobiernan por el “Convenio para la financiación de algunos componentes de la plataforma urbana del sistema integrado de transporte masivo para la ciudad de Santiago de Cali” y su modificatoria (Otrosí nº4, diciembre de 2002). Este convenio establece los compromisos financieros que asumen las partes y las obligaciones asociadas a esos compromisos, en particular la aplicación de los aportes de la Nación. Estos están sujetos a las estipulaciones de la Ley 310 de 1996, que establece ciertos requisitos de elegibilidad: (i) constitución de una autoridad única de transporte para la administración del SITM; (ii) inclusión del SITM en el Plan Nacional de Desarrollo; (iii) compromiso suficiente de las rentas municipales para efectuar los aportes solicitados; (iv) registrar el SITM en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional; y (v) contar con la opinión favorable del CONPES, basado en un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico, económico, socioambiental y físico espacial.

3.8 Estos compromisos han sido reflejados en el documento CONPES 3166, que rige las relaciones entre el GdC y el MdC y ha permitido la preparación del SITM, la contratación de diseños de ingeniería de obras, así como el estudio de factibilidad económico y financiera y operativa y la iniciación de obras funcionales al SITM. El CONPES 3369 amplía el alcance para incluir funciones esenciales para la buena ejecución del programa, en particular actividades de asistencia técnica esenciales para dicha puesta en marcha (fortalecimiento institucional de MC y la STT) y de viabilización ambiental y social del programa.

3.9 El GdC y el MdC han cumplido, durante el período 2002-2004, rigurosamente sus compromisos de aportes financieros al SITM. Para 2005 en adelante, los aportes del GdC están apoyados en la aprobación presupuestal de afectación de vigencias futuras, mientras que los aportes de la MdC han sido autorizados mediante Acuerdo Municipal nº 151, aprobado por el Concejo Municipal en la sesión del 14 de abril de 2005. Los compromisos del GdC y de la MdC, en

Año	Aporte GdC	Aporte MdC
2002	3,99	5,5
2003	15,19	11,2
2004	69,17	11,0
2005	71,93	10,8
2006	35,38	10,5
2007	33,90	9,7
2008	11,44	9,5
2009	-	9,3
2010	-	9,1
2011	-	8,8
2012	-	8,6
Total	241,00	104,0

US\$ millones, se muestran en el cuadro. Los aportes del MdC se financian con los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina (¶3.16).

D. Situación financiera de Municipio de Cali

3.10 Hasta el año 2000 la situación financiera del municipio de Cali podría resumirse en: (i) creciente acumulación de pasivos laborales, pensionales, parafiscales, bancarios y de proveedores; (ii) sobredimensionamiento de sus gastos de funcionamiento e incapacidad de financiarlos con ingresos corrientes de libre destinación; (iii) incapacidad de generar ahorros operativos que le permitieran recurrir a la

contratación de deuda con entidades del sistema financiero nacional; y (iv) existencia de una estructura administrativa anacrónica y una planta de personal sobredimensionada.

- 3.11 De la mano de políticas nacionales de saneamiento fiscal, y ante los elevados niveles de deuda que mantenía con entidades bancarias públicas y privadas, así como el desequilibrio general que presentaban las cuentas públicas, el MdC solicitó al MHCP las autorizaciones legales para ubicarse dentro de los límites de la Ley de Ajuste Fiscal 617 de 2000 y obtener la garantía de la Nación, con el objeto de elaborar un programa de saneamiento fiscal y financiero (PSF) (Decreto 192/2001). Habiendo obtenido esta garantía, suscribe en junio de 2001 un Programa de saneamiento fiscal y financiero (PSF) con las instituciones financieras acreedoras por el cual se compromete a: (i) mantener los gastos normales de funcionamiento inferiores a los ingresos corrientes de libre destinación; (ii) utilizar este superávit para cancelar el déficit acumulado; (iii) mantener una relación de gastos de funcionamiento/ ingresos corrientes de libre destinación inferior al 50% a partir de 2002; (iv) no realizar operaciones de crédito público, salvo previa aprobación de las entidades financieras acreedoras; (v) suscribir un contrato de encargo fiduciario irrevocable para el recaudo, administración, garantía y pago de los recursos destinados al PSF, identificando las rentas que componen este encargo, entre las que se encuentra la sobretasa a la gasolina (§3.12); y (vi) presentar periódicamente información acerca de la evolución de las cuentas fiscales. Desde la suscripción del PSF, el MdC ha logrado un creciente superávit fiscal y cumplido estrictamente los términos por él establecidos.
- 3.12 Con respecto a la sobretasa a la gasolina, se establece una provisión especial, por la cual si bien la totalidad de su recaudo corresponde a la sociedad fiduciaria, estos recursos se distribuyen: (i) 23,5% se destinarán al PSF; (ii) 70% al desarrollo del SITM; y (iii) el 6,5% restante queda para el mantenimiento y rehabilitación de la red vial urbana.
- 3.13 Los informes de la Dirección de Apoyo al Saneamiento Fiscal Territorial del MHCP, así como los propios del MdC con respecto a la Matriz de seguimiento al PSF, indican que, la situación financiera, ésta mejorando sustancialmente... [aun cuando] subsisten los riesgos con el alto endeudamiento”. La disciplina fiscal adoptada por el MdC, sumada al control externo que supone la existencia del PSF y su monitoreo por las entidades acreedoras del sistema financiero, permiten establecer que el MdC no debería volver a la situación de inestabilidad financiera que presentaba hace menos de 5 años.

E. Los recursos de contrapartida del Programa

- 3.14 El costo del SITM, de acuerdo al CONPES 3166, asciende a US\$345 millones, de los cuales el GdC aportará US\$ 241 millones y el MdC US\$104 millones. Esta cifra no incluye los gastos de funcionamiento de MC, de operación y mantenimiento del SITM y los citados en §2.8.
- 3.15 El Programa ascenderá a US\$300 millones; los recursos del préstamo financiarán

los compromisos financieros del GdC con el SITM, hasta un máximo de US\$200 millones. Por ello, el Programa reconocerá dos orígenes para la contrapartida local: (i) aquellos aportes del GdC al Programa, realizados con recursos propios; y (ii) los aportes de la MdC para financiar el SITM, ambos elegibles de acuerdo a los procedimientos del Banco y compatibles con las exigencias del CONPES 3166 y el CONPES 3369. El costo no cubierto por el Programa será financiado por el GdC y por el MdC.

- 3.16 En ejercicios fiscales anteriores el GdC ha transferido recursos a MC, para ejecutar el SITM, que podrían ser reconocidos como contrapartida del Programa. Sin embargo, la mayor responsabilidad en materia de contrapartida local residirá en el MdC; para ello, ha establecido un cronograma de aportes al SITM, respaldados por la recaudación de la sobretasa a la gasolina, que podría llegar hasta el 70% de esos ingresos. Las proyecciones en materia de recaudo, así como los compromisos de aporte al SITM son:

año	Recaudo esperado (millones de pesos) (70%) (1)	Recaudo esperado (millones de US\$ (70%) (2)	Compromiso de aporte MdC (US\$ millones) (3)	Compromiso/ 70% recaudo (%) (4) (3)/(2)*100)	Excedente (US\$ millones) (5) (2-3)
2004	30.415 ⁸	11,5	11,0	95,7	0,5
2005	32.328	12,2	10,8	88,5	1,4
2006	36.231	13,7	10,5	76,6	3,2
2007	40.015	15,1	9,7	64,2	5,4
2008	44.079	16,6	9,5	57,2	7,1
2009	48.549	18,3	9,3	50,8	9,0
2010	52.896	20,0	9,1	45,5	10,9
total	284.513	107,4	69,1	64,3	38,3

- 3.17 Como demuestra el cuadro anterior, las cifras de recaudo provenientes de la sobretasa a la gasolina son suficientes para realizar los aportes de contrapartida al Programa y, por ende, para cumplir con los compromisos financieros asumidos con la Nación para ejecutar el SITM, por lo que deberían permitir una ejecución del Programa sin sobresaltos financieros.
- 3.18 La diferencia entre los compromisos con el SITM y el excedente presupuestario del cuadro anterior deberá destinarse al mantenimiento de la malla vial urbana. Sin embargo, el MdC prevé que, de existir imprevistos que hagan que dichas asignaciones originales sean insuficientes, el recaudo de la sobretasa se destinará a la construcción del SITM. Asimismo, el recaudo de la sobretasa en años anteriores, ha dejado disponibles para el SITM en el presupuesto de MC, aproximadamente US\$17 millones, lo que demuestra la capacidad del MdC de realizar los aportes de contrapartida del Programa.
- 3.19 El esquema fiduciario aplicado al uso de los recursos al SITM le da transparencia a la inversión de MC, pues evita su desvío a fines distintos de los comprometidos. Este esquema se apoya en una estructura legal que lo protege de modificaciones que

⁸ Ejecutado

podieran ser propuestas por futuras administraciones de MC o el MdC.

- 3.20 Los montos correspondientes a las ejecuciones presupuestarias de 2002 y 2003 han sido transferidos a MC y los saldos, por un monto aproximado a US\$44,8 millones, ya descontadas las inversiones realizadas, constan en el presupuesto de MC. De estos saldos, los intereses generados por los recursos transferidos por el GdC son devueltos al MHCP, mientras que los correspondientes a los recursos municipales pertenecen a MC y son de libre disponibilidad, destinándose a gastos de funcionamiento. La importancia de los ingresos provenientes de los intereses, si bien transitoria (desaparecerán con el inicio de la contratación de las obras), ha llevado a disminuir el aporte del MdC para los gastos de funcionamiento.

F. Situación financiera de MetroCali S.A.

- 3.21 La situación financiera de MC es sólida. En años recientes tanto el GdC como el MdC han cumplido con las transferencias de recursos comprometidas, aún por encima de la capacidad de gasto de la entidad. El presupuesto 2005 refleja esta situación en materia de ingresos y gastos (valores en miles de US\$):

Concepto	Ingresos/gastos	Total
Disponibilidad inicial (recursos presupuestos anteriores)		126.519
Aportes Nación	99.084	
Aportes Municipio	27.435	
Recursos de libre asignación	-	
Ingresos		81.204
Transferencias de la Nación	66.136	
Transferencias del Municipio	12.534	
Transferencias del Municipio de libre asignación	2.374	
Otros ingresos	95	
Rendimientos financieros	65	
Total gastos y cuentas por pagar		207.723
Cuentas por pagar	21.483	
Gastos administrativos	1.640	
Inversiones	184.600	

- 3.22 Los recursos de MC provienen de varias fuentes diferenciadas: (i) transferencias del GdC, que constituyen la mayor parte de sus recursos de inversión, de los cuales obran en caja aproximadamente US\$99,1 millones; (ii) transferencias del MdC, provenientes de la sobretasa a la gasolina (¶3.17), que presentan un saldo de US\$27,4 millones; (iii) transferencias del MdC, de libre asignación, para atender sus gastos de funcionamiento, por aproximadamente US\$800.000/año; y (iv) rentas financieras obtenidas de los recursos municipales que administra MC, vía encargo fiduciario. Por lo antes expuesto, la situación financiera de MC es sólida y cuenta con los recursos para ejecutar el Programa.

G. Estructura organizativa y capacidad institucional de Metrocali

- 3.23 La estructura organizativa de MC ha evolucionado de una que reflejaba primero las

necesidades de una empresa dedicada al diseño y organización del SITM, a otra que comienza un ambicioso plan de obras públicas y que, crecientemente, se dedica a la organización operativa y funcional del SITM. La estructura vigente refleja estas dos funciones, pues se basa en dos áreas sustantivas (ingeniería, planificación y operaciones) y otras de apoyo (administrativa, contable, personal). MC se está dimensionando para enfrentar estas responsabilidades. En lo constructivo, MC destina más del 90% de su presupuesto a la ejecución de obras físicas, por lo que ha desarrollado experiencia en la contratación y supervisión de obras viales, contando con 8 profesionales; dada la relevancia que reviste la adquisición de predios y relocalización de población afectada por la ejecución de las obras, el equipo de predios se ha reforzado con dos funcionarios y un equipo legal, y el área socioambiental ha contratado un especialista ambiental y otra social. En lo operativo, MC ha dado mayor jerarquía a los aspectos operativos y de planificación y gestión del transporte, incorporando funciones y capacidades donde se destaca el refuerzo del equipo de operaciones con cuatro jóvenes profesionales de planta, dos de operación y dos para recaudo y control y un economista para manejar el modelo financiero.

- 3.24 Si bien MC cuenta con la estructura básica, y recientemente ha evolucionado a una empresa con alta capacidad de operar el SITM, ha realizado obras de importancia presenta algunas limitaciones que deberán ser reforzadas con vistas a implementar el Programa, tales como: (i) capacidad de contratar y gestionar grandes obras utilizando los procedimientos de adquisiciones del Banco; (ii) capacidad de la gerencia de planificación y operaciones, en particular en sus aspectos de operación y modelación del SITM, economía de transporte (costos y tarifas); y (iii) procesos de licitación de servicios de transporte y de recaudo.

H. Cuenta específica, desembolsos, auditorías y financiamiento

- 3.25 **Apertura cuenta específica.** Para el manejo de los aportes del Prestatario financiados con el préstamo del Banco, MC gestionará la apertura de una cuenta específica.
- 3.26 **Fondo rotatorio.** Para efectuar los desembolsos del Programa se establecerá, de acuerdo con los procedimientos del Banco, un fondo rotatorio de hasta un 10% del monto del préstamo (US\$ 20 millones); este monto se considera necesario dado el intenso cronograma de ejecución de obras y la magnitud de las mismas. El Ejecutor deberá presentar al Banco los informes semestrales de la situación del fondo rotatorio en su poder, dentro de los 60 días posteriores al cierre de cada semestre calendario. El Ejecutor controlará el uso del fondo y se encargará de preparar las solicitudes de desembolso, en nombre del Prestatario.
- 3.27 **Desembolsos.** Las tres primeras solicitudes de desembolso deberán estar debidamente respaldadas con los documentos de soporte requeridos por el Banco, en los demás casos, si el Banco hubiera dado su no objeción a los sistemas de control y archivo, no requerirán la presentación de documentación de soporte, la que será conservada por MC y deberá estar disponible para la revisión del Banco y de los auditores externos, cuando éstos lo estimen adecuado.

- 3.28 ***Auditoría externa.*** Durante la ejecución MC, previo conocimiento del Organismo Ejecutor presentará anualmente al Banco los estados financieros del programa, dentro de los 120 días de finalizado el correspondiente ejercicio fiscal. La auditoría externa del Programa será efectuada por una firma de auditores independientes aceptable al Banco y de acuerdo con sus requerimientos, en base a los lineamientos establecidos en Términos de Referencia para auditoría externa de proyectos financiados por el BID (Documento AF-400). En la selección y contratación de la firma, se utilizarán los procedimientos establecidos en el documento de licitación de auditoría externa (Documento AF- 200). Los costos de la auditoría formarán parte del costo del programa y serán financiados con los recursos del préstamo del Banco.
- 3.29 ***Financiamiento retroactivo y reconocimiento de gastos.*** El préstamo financiará los gastos elegibles de las obras correspondientes a la troncal calle 5 (carrera 15-carrera 52); y de la troncal carrera 15 (calle 5- calle 15- autopista sur), contratada dentro de los 18 meses previos a su aprobación, por hasta US\$20 millones. Asimismo, reconocerá como contrapartida local del Programa gastos elegibles efectuados de dichas obras y las expropiaciones correspondientes durante los 18 meses anteriores a su aprobación, por hasta US\$ 30 millones.
- 3.30 ***Excepción a las políticas del Banco.*** El GdC ya ha dado su aprobación a los parámetros financieros del país propuestos por el Banco, quien aún no ha terminado el proceso de aprobación lo que impide que la política sobre “Modernización de Políticas y Prácticas de restricción al uso de recursos en préstamos de inversión”(GN-2331-5) entre en vigencia para Colombia. Una vez publicados los parámetros financieros, lo que ocurriría en breve, el Banco podrá financiar impuestos y tasas.
- 3.31 En virtud de ello, el GdC ha planteado al Banco se aplique al proyecto la nueva política. El análisis de los impuestos y tasas que forman parte del costo del proyecto indica que éstos son razonables en el marco de su estructura de costos; asimismo, la entidad responsable de la contratación y pago de las obras y servicios del proyecto es MC (¶3.5), entidad independiente del GdC y el MdC, quienes son los beneficiarios de la cobranza de dichos impuestos y tasas. Por ello, se solicita la excepción a la mencionada política, con el objeto de que los recursos de financiamiento del Banco puedan aplicarse al pago de las tasas e impuestos del proyecto.

I. Adquisición de bienes y servicios

- 3.32 La adquisición de bienes, la contratación de obras de construcción y la adquisición de servicios de consultoría se llevará a cabo conforme a los procedimientos estipulados en las Políticas y Procedimientos de Adquisición del Banco. La Licitación pública internacional será obligatoria para las adquisiciones que se financien parcial o totalmente con las divisas del financiamiento y cuyo valor exceda el equivalente de US\$ 350.000 para la adquisición de bienes; el equivalente de US\$ 5,0 millones para la construcción de obras y el equivalente de US\$ 200.000 para la contratación de servicios de consultoría. Las adquisiciones y contrataciones por montos inferiores a los límites antes citados, se harán, en principio, de acuerdo a

los procedimientos que establece la legislación nacional, teniendo en cuenta que los mismos, en caso de utilización de recursos del financiamiento, deben permitir la participación de oferentes de bienes, obras y servicios provenientes de los países miembros del Banco y ser compatibles con sus procedimientos.

J. Período de ejecución y calendario de desembolsos

- 3.33 El plazo para ejecutar el Programa será de 54 meses y el de desembolsos de 60 meses, a partir de la vigencia del contrato. Este plazo se estima adecuado para la licitación, contratación y ejecución de las obras, así como para la entrada en servicio comercial de la operación de buses.

K. Seguimiento y evaluación

1. Seguimiento

- 3.34 Dentro de los 30 días de finalizado cada trimestre calendario, MC presentará informes de progreso y seguimiento al Programa. 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 y calendario de desembolsos convenido; (ii) cumplimiento de cláusulas contractuales; (iii) datos e información sobre la operación del sistema; (iv) programa de actividades y plan de acción detallados para los dos trimestres siguientes; y (v) temas que puedan comprometer el desarrollo del Programa.
- 3.35 MC presentará anualmente, a más tardar el 30 de noviembre de cada año el *Plan Operativo Anual (POA)* para el año siguiente, incluyendo actividades y proyectos a ser financiados, cronograma y presupuesto estimado. El POA para 2005 fue presentado por el Ejecutor el 18 de mayo de 2005.
- 3.36 El Banco realizará el seguimiento del Programa a través de la oficina de país y mediante misiones de administración. Se prevé dos misiones anuales de supervisión y evaluación del Banco por lo menos hasta la puesta en marcha del primer corredor del sistema y, a partir de esta fecha, esta frecuencia se reducirá a misiones anuales. Las evaluaciones presentarán una oportunidad para examinar: (i) ejecución de las obras; (ii) desempeño de MC y progreso del fortalecimiento institucional; (iii) idoneidad de los procedimientos utilizados; (iv) justificación de la inversión realizada, propuestas institucionales a ser ejecutadas y plan de acción; (v) estado de contratación de las obras, (vi) presupuesto para el ejercicio siguiente; (vii) calendario de ejecución del Programa e indicadores de desempeño; y (viii) entrada en servicio de los corredores. Si de la evaluación realizada entre el Banco y MC resultara que la ejecución no es satisfactoria, MC, dentro de los dos meses de recibir notificación del Banco de las deficiencias percibidas, preparará un plan de acción con medidas correctivas.

2. Evaluación

- 3.37 El sistema de evaluación del Programa consiste en cinco etapas o informes, cuyo

alcance y secuencia temporal es la siguiente:

- 3.38 *Línea de base.* MC cuenta con una línea de base, con datos detallados de las condiciones socioeconómicas de la demanda potencial del sistema.
- 3.39 *Evaluación de medio término.* El Banco, a los 30 meses de iniciado el Programa, o cuando se alcance el 50% de los desembolsos (lo que ocurra primero), examinará: (i) resultados iniciales de la operación del corredor troncal centro; (ii) procesos y resultados de la licitación de obras y adquisición de bienes y equipos; (iii) procesos y resultados de concesión de rutas y sistema de recaudo; (iv) capacidad reguladora y operativa de MC; (v) capacidad de planificación, regulación y fiscalización y control de la STT; (vi) avances en la mitigación y apoyo a operadores; y (vii) nivel de aceptación y satisfacción de los usuarios.
- 3.40 *Evaluación de impactos socioeconómicos de corto plazo.* A los doce meses de la entrada en operación plena de los corredores troncales de la fase 1 del SITM, MC procederá, con recursos del Programa, a una recolección detallada de datos relacionados con la línea de base definida para el proyecto que permita efectuar una comparación con dicha línea de base y evaluar los impactos de corto plazo del SITM en las condiciones de vida de la población usuaria.
- 3.41 *Informe de terminación del Programa (PCR).* A la culminación del Programa, el Banco realizará su PCR, estimándose que esto sucederá hacia fines de 2010.
- 3.42 *Evaluación ex post.* El equipo de proyecto consultó con el Ministerio de Transporte y MC sobre la inclusión en el Programa de la evaluación ex post de impactos de mediano plazo. Ambos manifestaron que la consideran importante pero, dado que sería necesario realizarla por lo menos 3 años después de entrar en operación el sistema completo para captar adecuadamente los efectos del SITM sobre el nivel de vida de los usuarios y la competitividad de la ciudad, considera conveniente no incluir su financiación en el Programa. En el caso que el Banco decidiera, en el futuro, financiar este estudio con recursos propios, MC acordó dar acceso irrestricto a toda la información que haya sido recolectada y esté disponible en sus archivos hasta la fecha.

IV. VIABILIDAD Y RIESGOS

A. Viabilidad técnico-institucional

- 4.1 El Programa está dirigido fundamentalmente a incrementar la capacidad y eficiencia del servicio de transporte público urbano, modificando cualitativamente su estructura organizativa y funcional, mediante mejoras tecnológicas y operativas, basadas en buses articulados, estaciones, terminales intermedias y de cabecera; experiencias existentes en ciudades similares demuestran la viabilidad del esquema seleccionado, por lo que no se esperan dificultades en la puesta en marcha, ya que el Programa contempla las acciones necesarias para atender estos requerimientos.
- 4.2 Las obras de infraestructura no presentan dificultades técnicas en la construcción de los corredores y otras obras necesarias para su operación, existe capacidad técnica y operativa por parte de la industria de la construcción y MC cuenta con la estructura organizativa y la experiencia para dirigir este tipo de obras de construcción. Los diseños de ingeniería y planes de manejo ambiental de la mayor parte de los proyectos que serían financiados por el Banco se encuentran concluidos y dichos proyectos están siendo o podrían ser licitados de inmediato. La supervisión de las obras será realizada por firmas consultoras independientes contratadas para estos fines. Los diseños y planos de obra han incorporado los elementos correspondientes de seguridad vial.
- 4.3 El Programa será ejecutado por MC, cuyas funciones se han concentrado en la contratación y ejecución de obras civiles, actividades en las cuales tiene gran capacidad. MC ha sido recientemente reestructurada para incorporar funciones y capacidades para la operación y regulación del SITM; el Programa incluye un componente de fortalecimiento en materia técnica y gerencial para que pueda responder adecuadamente a sus demandas.

B. Viabilidad socioeconómica

- 4.4 El análisis de factibilidad realizado, el que incluyó la inversión plena del SITM, aún de aquellos componentes que no son necesarios para la operación del sistema (mejora del ambiente urbano) y el costo de los vehículos (inversión privada, operación y mantenimiento), del lado de los costos, así como el diferencial de costo de operación de vehículos, ahorro de tiempo de los pasajeros y ahorro en costos de emisión del lado de los beneficios, presenta una relación beneficio/ costo de 1,16, utilizando una tasa de descuento del 12%, y una tasa interna de retorno del 15%. Esta es una evaluación conservadora, pues no incluye los beneficios derivados de un menor número de accidentes, y la mejora del hábitat urbano, entre otros.

C. Viabilidad financiera del operador

- 4.5 Se evaluó la rentabilidad de la operación del SITM a lo largo de un período de análisis de 10 años coincidente con el plazo de amortización de la flota. Los resultados de los análisis de los flujos de caja económicos y financieros muestran que la operación tiene una rentabilidad positiva con tasas internas de retorno

financieras superiores al 17%.

D. Impacto ambiental

- 4.6 El SITM es viable del punto de vista ambiental y social, los impactos previstos son mayoritariamente positivos y aquéllos negativos previstos pueden ser mitigados y controlados aplicándose medidas preventivas, mitigadoras y compensatorias conocidas, y cuyo costo ha sido incluido en el Programa.
- 4.7 *Marco legal e institucional ambiental.* Colombia cuenta con un marco legal e institucional adecuado para asegurar la correcta implementación y operación del SITM. La legislación vigente excluye expresamente del requisito de licencia ambiental y, por lo tanto, de elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), al "conjunto de obras de infraestructura para sistemas de transporte masivo" que, como el SITM, se ejecuten en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali, aprobado en 2000. Asimismo, cuenta con legislación específica para garantizar un adecuado proceso de expropiación y adquisición de inmuebles afectados por proyectos de desarrollo como el SITM. De acuerdo con la decisión del Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial –MAVDT⁹ la autoridad ambiental con jurisdicción sobre el SITM es la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC), que tiene un bien ganado prestigio por su capacidad institucional en materia de supervisión y control ambiental de proyectos de infraestructura. MC, por su parte, contrata usualmente interventorías para asegurar la calidad técnica de las obras y el cumplimiento de las exigencias ambientales y sociales establecidas en las leyes vigentes y en los planes de manejo desarrollados para los proyectos. Asimismo, este organismo viene adquiriendo una importante experiencia en los procesos de adquisición de inmuebles y de relocalización de familias afectadas por los proyectos que financia con recursos propios.
- 4.8 *Principales impactos ambientales.* El SITM generará múltiples impactos positivos (§4.15 y §4.16), muchos de ellos significativos. En lo que se refiere a los impactos negativos, se prevé que las obras podrán resultar en impactos directos con magnitud baja a media durante la realización de trabajos, entre ellos: (i) generación de polvo, ruido, vibraciones y gases debido a la operación de equipo y maquinaria de construcción y vehículos; (ii) congestionamiento vehicular, condiciones de manejo difíciles, mayor probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito y obstrucción temporal del acceso a áreas residenciales, comerciales y de servicios; (iii) riesgos de enfermedades laborales y accidentes para los operarios; (iv) contaminación del suelo y el agua, y degradación del paisaje por desechos y efluentes (basura, aguas servidas, aceite, grasa, combustible, pintura, etc.) generados en las áreas de trabajo; (v) degradación del paisaje y contaminación de cuerpos de agua por disposición inadecuada de material de desecho y escombros provenientes de las construcciones; y (vi) rotura accidental de tuberías o líneas de servicios públicos e interrupción temporal de servicios debido a excavaciones y remoción de pavimento.

⁹ Resoluciones 0373 y 0478, ambas de 2004

- 4.9 Como impactos negativos significativos, el SITM generará: (i) la afectación de aproximadamente 900 predios¹⁰ de uso principalmente residencial y en su mayoría de propiedad privada, incluyendo un pequeño número de locales comerciales e industriales, de estos aproximadamente 600 predios serán afectados parcialmente. En las afectaciones residenciales se afectan 719 grupos familiares, 93 se encuentran en situación de vulnerabilidad, definida de acuerdo a su nivel de ingreso¹¹; (ii) la racionalización de las rutas de transporte público provocará la afectación directa de cerca de 7.200 operadores y conductores; el nuevo sistema creará aproximadamente 6.600 nuevos puestos de trabajo, la diferencia que no absorba el sistema será capacitada y reentrenada; y (iii) la afectación de árboles, algunos de los cuales posee relevancia paisajística. Para los dos primeros impactos se diseñaron programas de mitigación y compensación específicos que se incluyen en el Sistema de Gestión Ambiental y Social del Programa. Para el tercer impacto se especificaron medidas particulares en los Planes de Manejo Ambiental elaborados que incluyen, entre otras, el transplante de los árboles afectados y la siembra de 60.000 nuevos árboles en los corredores.
- 4.10 *Informe de Gestión Ambiental y Social.* Durante la preparación de la operación fueron ejecutados diversos estudios que permitieron definir y detallar las medidas requeridas para la viabilización ambiental y social del SITM y que componen el informe, son ellos: (i) *Evaluación Ambiental de Carácter Estratégico (EACE)*, dirigida a evaluar los impactos socioambientales indirectos, de largo plazo, sinérgicos y acumulativos que el SITM generará en la estructura y el funcionamiento de la ciudad; (ii) *Planes de Manejo Ambiental (PMA)* específicos para las troncales y rutas pretroncales en las que se dividió el SITM y que incluyen la evaluación de las terminales asociadas; (iii) *Plan de Compensación, Rehabilitación y Relocalización de la Población Afectada Directamente por el SITM*, que evalúa las pérdidas producidas por la afectación directa a las propiedades de uso residencial, comercial e industrial y establece las alternativas de compensación, rehabilitación y relocalización pertinentes en consulta con la población afectada; (iv) *Plan de Incorporación al SITM de Empresas Operadoras y Trabajadores del Actual Sistema de Transporte Público de Pasajeros, y de Reinserción Económica y Laboral de Operadores y Trabajadores Desplazados por el Sistema*. En la elaboración de los estudios señalados se incluyó un intenso proceso de consulta con la población afectada y los diversos grupos de interés pertinentes; los resultados de dichas consultas fueron incorporados en el Informe de Gestión Ambiental y Social, y los informes finales concluidos y puesto a disposición del público por parte de MC. El Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa incluye los siguientes componentes: (i) prevención y mitigación de impactos; (ii) supervisión, seguimiento y monitoreo; y (iii) fortalecimiento institucional. Estos componentes se describen a continuación.
- 4.11 *Prevención y mitigación de impactos.* (i) los PMA incluyen medidas de prevención y mitigación correspondientes a: manejo de aguas; manejo de suelos y control de erosión; manejo y disposición final de residuos sólidos; conservación, restauración y

¹⁰ Este número incluye 330 predios de las pretroncales, y se prevé que se reducirá.

¹¹ Si el ingreso mensual del jefe de hogar es igual o inferior a 2 salarios mínimos.

compensación de cobertura vegetal; señalización y manejo de tránsito; control de emisiones atmosféricas; manejo de combustibles, aceites y grasas; manejo de materiales de construcción; gestión social; información y comunicación; contratación de mano de obra y reposición de infraestructura social; adquisición de predios y reubicación de familias; salud ocupacional y seguridad industrial; capacitación; y manejo de residuos. Los PMA incluyen Planes de Contingencia, Monitoreo y Seguimiento, así como el requerimiento de especialistas socioambientales por parte de la interventoría y el contratista, y las actividades de seguimiento por parte de la interventoría. Los PMA están incorporados a los pliegos de licitación de las respectivas troncales, pretroncales y terminales, siendo una obligación contractual del contratista; asimismo, está establecida la obligatoriedad de la verificación de su implementación por parte del interventor. Los costos de los PMA están incluidos en los costos de las obras correspondientes; (ii) el plan de relocalización de población afectada incluye la identificación de programas y actividades que se aplican a los afectados, mecanismos de información, participación y consulta, estrategia y mecanismos de implementación, cronogramas y costos de aplicación del plan; (iii) el plan de incorporación de operadores del sistema incluye acciones de reinserción y reconversión laboral y labores de capacitación; y (iv) las bases de licitación de las obras incluyen especificaciones socioambientales y penalidades ante su incumplimiento. Los costos involucrados en los planes de relocalización de población afectada y de operadores del sistema están incluidos en el componente de viabilización social.

- 4.12 *Supervisión, seguimiento y monitoreo socioambiental.* Estas acciones se realizarán en los siguientes niveles: (i) la Autoridad Ambiental Competente correspondiente (CVC) de acuerdo a las responsabilidades establecidas en la legislación ambiental colombiana; (ii) la Agencia Ejecutora (MC); y (iii) la Interventoría Ambiental contratada por el ejecutor. Además, durante la etapa de construcción del SITM se monitorearán los niveles de ruido y de contaminación atmosférica.
- 4.13 *Fortalecimiento institucional de MC.* Se ha iniciado el reforzamiento de la capacidad de MC en materia socioambiental habiendo integrado al equipo un especialista ambiental para apoyar la supervisión de las obras y un especialista social que asistirá la ejecución y seguimiento de los Planes de Relocalización de Población y de Reinserción Económica y Laboral y un equipo legal, contratados bajo la modalidad de consultoría temporal, que se encuentran apoyando el procesamiento y tramitación de los aspectos legales involucrados en los planes citados; y se prevé una capacitación a ser financiada con recursos del Programa y corresponderá a un taller teórico-práctico sobre evaluación y gestión socioambiental de proyectos similares.

E. Equidad social y reducción de la pobreza

- 4.14 Esta operación no califica como un Programa que promueve la equidad social y no califica como un programa focalizado en la pobreza.

F. Beneficios

- 4.15 El aumento de la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros generará significativos beneficios para la población del área metropolitana de Cali. Entre esos beneficios se cuentan: (i) significativos ahorros en los tiempos de viaje de los usuarios del transporte público; (ii) mejora en la accesibilidad a servicios sociales fundamentales como son la salud, la educación y la seguridad ciudadana, así como a los centros de actividad comercial y recreacional; (iii) mejora de la accesibilidad física al sistema de transporte público para los discapacitados, ancianos, niños, etc (iv) descongestionamiento del tránsito en su zona de influencia; (v) reducción del costo de operación y mantenimiento de los vehículos de transporte público; (vi) disminución del consumo de combustibles y lubricantes; (vii) mejora en la seguridad para el desplazamiento de los peatones y vehículos no motorizados; (viii) disminución de accidentes, principalmente de aquellos que involucran a vehículos de transporte público, y (ix) mejora en la calidad del aire.
- 4.16 El SITM contribuirá significativamente a la mejora del ambiente urbano, recuperando y valorizando espacios públicos, mejorando las condiciones de circulación de peatones y de vehículos no motorizados, promoviendo el ordenamiento y valorización del uso y ocupación del suelo en las cercanías de los corredores, elevando las condiciones de seguridad ciudadana en su área de influencia. Además dará mejor acceso a la población de más bajos ingresos a los puestos de trabajo, a los servicios sociales, cívicos y públicos, contribuyendo así a una mejor calidad de vida. Las nuevas condiciones de movilidad contribuirán a una mayor eficiencia de las relaciones sociales y económicas de la ciudad.

G. Riesgos

- 4.17 Los principales riesgos previsibles no están asociados a la etapa de obras, con la sola excepción del aprendizaje administrativo, debido a la falta de experiencia de la MC en operaciones con multilaterales, sino a la fase de operación de servicios. Los riesgos principales son: a) la *informalidad de los operadores* afectados por el SITM dificulta la reestructuración de los servicios remanentes; además, esta reestructuración será continua, pues se hará a medida que el SITM avance en su construcción y puesta en marcha; b) la *competencia de servicios irregulares* que, actuando al margen de las normas, funcionan en la ciudad y procurarán expandir sus actividades; c) la *licitación de los servicios de transporte y recaudo* que requieren un bagaje técnico muy específico de MC para llevarlas a cabo; y d) las dificultades implícitas en *regular, operar y fiscalizar* estos servicios.
- 4.18 Estos riesgos serán mitigados o eliminados por la labor de difusión del SITM que ya ha iniciado MC y que será intensificada en las siguientes etapas del Programa, así como capacitación a operadores afectados, muchos de los cuales serán absorbidos por los nuevos servicios, y por la labor desarrollada con los transportistas para apoyarlos en su reorganización y capacitación para competir por el mercado del SITM. Con respecto a la competencia con servicios irregulares, el apoyo a la STT y PT, tanto en sus capacidades de planificación y regulación, como de fiscalización y control, se espera que mantengan estos riesgos dentro de límites manejables.

COLOMBIA

**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI
(CO-L1001)
Marco lógico**

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
Fin			
Contribuir a mejorar la calidad de vida de la población de Santiago de Cali, en especial aquella de menores ingresos que será atendida por el SITM.	Al final del programa, el índice de satisfacción medio del público usuario del SITM será como mínimo 60%, con aumento de 15 puntos en relación con la encuesta realizada en el año 2004, cuyo resultado fue 45%.	Encuestas a usuarios.	
Propósito			
Mejorar las condiciones de movilidad de la población, en particular aquella de menores ingresos, a través de la implementación de un sistema eficiente, confiable, ambientalmente adecuado y seguro de transporte público masivo rápido.	<p><u>Indicadores de medio término</u></p> <p>A los seis meses de operación de la primera fase (corredores troncales centro-sur), desde el norte al sur de la ciudad se habrá disminuido el tiempo de desplazamiento en 12 minutos de 60 actual.</p> <p>A los seis meses de operación de la primera fase el tiempo de espera en los paraderos del SITM se reduce en 25 minutos del actual sistema de transporte público colectivo, a 15 minutos promedio.</p> <p><u>Indicadores de Impacto al finalizar el programa</u></p> <p>El tiempo promedio de desplazamiento sobre los corredores Norte-Centro-Sur, entre las terminales Calima y Lili se reduce en un 28%(de los 65 minutos actuales a 47 minutos).</p>	Información operativa de METROCALI.	<p>Adecuada gestión municipal del transporte público.</p> <p>Adecuada programación operativa del SITM de parte de MC.</p> <p>Operadores actuales de TP se capitalizan y organizan para participar en las nuevas concesiones.</p> <p>Los operadores de transporte mantienen un diálogo constructivo con METROCALI y buscan mejorar su gestión empresarial.</p>

COLOMBIA

**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI
 (CO-L1001)
 Marco lógico**

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
	<p>El tiempo promedio de desplazamiento sobre los corredores Oriente-Centro, entre la Terminal Agua Blanca y la Calle 13 se reduce en un 22%.</p> <p>El tiempo promedio de espera en los paraderos del SITM se reduce de 25 minutos a 10 minutos.</p> <p>Reducción del 15 % en la tasa de accidentes por vehículo -Km en los corredores troncales del SITM.</p> <p>Reducción de la contaminación atmosférica, de origen vehicular en los corredores troncales en 5% promedio sobre los corredores troncales en partículas suspendidas totales, oxido de azufre y monóxido de carbono (actualmente 2004 el promedio total para los corredores troncales establece partículas suspendidas totales 108 ug/m3, óxido de azufre 6.8 ug/m3 y monóxido de carbono 4 ppm.</p>	<p>Encuestas a usuarios.</p> <p>Información de la Secretaria de Tránsito.</p> <p>Informes periódicos de monitoreo de la calidad del aire.</p>	
Componentes			

COLOMBIA

**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI
(CO-L1001)
Marco lógico**

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
<p><u>Mejora de la movilidad y del ambiente urbano</u></p> <p>Corredores troncales. Corredores pretroncales y complementarios. Terminales de cabecera y terminales intermedias. Estaciones. Infraestructura de acceso peatonal Adquisición de predios.</p>	<p><u>Indicadores de resultado de medio término y al finalizar el programa:</u></p> <p>25 km de corredores troncales construidos al final del segundo año y 49 km al finalizar el Programa. 70 km de corredores pretroncales construidos al final del segundo año y 74 km adicionales al finalizar el Programa. 42 km de corredores complementarios construidos al final del segundo año y 111 km al finalizar el Programa. 5 terminales de cabecera y 4 intermedias al finalizar el programa. 78 estaciones construidas al finalizar el programa. 8 puentes peatonales construidas al finalizar el programa.</p> <p>Al final del segundo año deberán haberse realizado 600 expropiaciones de propiedades, correspondientes a la fase 1 y 2. Al tercer año deberán haberse expropiado la totalidad de predios requeridos.</p>	<p>Sistema de información del Programa. Informes trimestrales de Metrocali. Informes de misión del Banco.</p>	<p>El programa cuenta con continuo apoyo financiero e institucional de la Municipalidad de Cali.</p> <p>Apoyo continuo para ejecutar las mediadas de mitigación de impacto ambiental y social.</p> <p>Todos los órganos involucrados en el programa ejecutarán sus funciones de acuerdo a lo programado.</p> <p>METROCALI ha implementado una adecuada estrategia de comunicación y negociación con los operadores.</p>

COLOMBIA

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI
(CO-L1001)
Marco lógico

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
<p><u>Viabilización ambiental</u></p> <p>Monitoreo calidad de aire.</p> <p>Evaluación Ambiental estratégica.</p>	<p><u>Indicadores de resultado de medio término y al finalizar el programa:</u></p> <p>Establecido 5 puntos de monitoreo de calidad del aire en operación al finalizar el programa.</p> <p>Implementación continua de la Evaluación ambiental estratégica. Finalización de la Implementación simultáneamente con la de las obras.</p>	<p>Informes periódicos de monitoreo de la calidad del aire.</p> <p>Informes de misión del Banco.</p>	
<p><u>Fortalecimiento Institucional</u></p> <p>Establecimiento de marco institucional, normativo y regulatorio específicos.</p> <p>Apoyo secretaria de tránsito</p> <p>Apoyo Metrocali.</p> <p>Apoyo personal de seguridad y tránsito.</p>	<p><u>Indicadores de resultado al finalizar el programa:</u></p> <p>Desarrollo de manuales técnico-operativos de procedimientos específicos.</p> <p>Modelación de demanda, reestructuración de rutas, regularización legal de permisos y concesiones.</p> <p>No menos de 10 funcionarios de MC capacitados en temas de planificación de transporte, impacto ambiental, modelación de demanda, análisis económicos y financieros, análisis de concesiones.</p> <p>No me menos de 50 agentes para seguridad en paradas, capacitados.</p>	<p>Sistema de información del Programa.</p> <p>Informes trimestrales de METROCALI.</p> <p>Informes de misión del Banco.</p>	

COLOMBIA

**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI
(CO-L1001)
Marco lógico**

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
<p><u>Viabilización social</u></p> <p>Mitigación, compensación y relocalización de la población de bajos ingresos afectada por el SITM.</p> <p>Monitoreo de indicadores y evaluación de impactos.</p> <p>Gestión Social del SITM.</p>	<p><u>Indicadores de resultado de medio término del programa:</u></p> <p>A los 8 meses de firma del contrato, se habrá iniciado el plan de compensación y relocalización de la población afectada por el SITM.</p> <p>Indicadores de línea de base actualizados al segundo año de operación de los corredores troncales de la fase 1.</p> <p>A los 30 meses de ejecución del programa no menos de 1400 afectados se encuentran fortalecidos en su capacidad laboral y/o empresarial.</p>	<p>Sistema de información del Programa.</p> <p>Informes de METROCALI</p> <p>Informes de misión del Banco.</p>	
Actividades			
<p>Mejora de la movilidad y del ambiente urbano.</p> <p>Estudios y supervisión de obras.</p> <p>Viabilización ambiental.</p> <p>Fortalecimiento institucional.</p> <p>Viabilización social.</p>	<p>Ver cuadro de costos.</p>	<p>Sistema de información del Programa.</p> <p>Informes de METROCALI.</p> <p>Informes de misión del Banco.</p>	<p>Existen empresas contratistas calificadas con recursos técnicos, financieros y humanos para apoyar al Programa.</p> <p>METROCALI posee la capacidad institucional y los recursos financieros para realizar las actividades.</p>

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/05

Colombia. Préstamo ____/OC-CO a la República de Colombia
Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de
Pasajeros para Santiago de Cali

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Colombia, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa de sistema integrado de transporte masivo (SITM) de pasajeros para Santiago de Cali. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$200.000.000 de la Facilidad Unimonetaria de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

LEGIII/CO-545248-05
CO-L1001