

PROGRAMA DE CARRETERAS DEPARTAMENTALES

(CO-0058)

RESUMEN EJECUTIVO

PRESTATARIO Y GARANTE: República de Colombia

ORGANISMO EJECUTOR: FINDETER-Fondo de Cofinanciación de Vías

MONTO Y FUENTE:

BID (CO):	US\$100 millones
Aporte local:	US\$ 67 millones
Total:	US\$167 millones

PLAZOS Y CONDICIONES FINANCIERAS:

Plazo de amortización:	20 años
Período de desembolso:	4 años
Tipo de interés:	variable
Inspección y vigilancia:	1%
Comisión de crédito:	0,75%
Moneda:	facilidad unimonetaria, dólares de los Estados Unidos de América

OBJETIVOS: Esta operación busca mejorar la eficiencia del sistema vial departamental, reduciendo los costos de transporte y aumentando su oferta y desarrollar la capacidad de planificación y gestión vial de los departamentos. Los objetivos específicos son: (i) financiación y ejecución de obras de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento en las principales vías; (ii) fortalecimiento institucional y modernización de la gestión vial; (iii) promoción de la participación del sector privado; y (iv) fortalecer la capacidad de gestión del FCV.

DESCRIPCION: El Programa busca desarrollar la capacidad de planificación, administración, técnica y de gestión de las administraciones departamentales sobre su red vial, definida ésta en los términos establecidos por la Ley N° 105 de 1993, es decir, abarcando aquellos caminos que se encontraban bajo la jurisdicción del departamento y los transferidos por el INV y el FNCV. Todos los departamentos participan del Programa.

El Programa financia el mejoramiento, rehabilitación, y mantenimiento de los caminos principales (red vial departamental primaria), de acuerdo a las prioridades establecidas anualmente en el PTI, con participación

de la comunidad, y que cuenten con una adecuada justificación económica. Los recursos de contrapartida del Programa y el financiamiento futuro de la actividad, provendrán del gobierno central, a través del FCV.

El Programa posee los siguientes componentes: (i) rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de la red vial departamental, incluyendo su supervisión (interventoría) (US\$136,1 millones); (ii) estudios de preinversión (US\$11,3 millones); (iii) fortalecimiento institucional orientado al FCV y los departamentos (US\$2,7 millones); y (iv) administración del Programa (US\$0,9 millones).

**REVISION
AMBIENTAL/SOCIAL:**

El Comité de Medio Ambiente en la reunión del 15 de marzo de 1994 clasificó esta operación en la Categoría III. El contexto legal e institucional ambiental, así como las actividades propuestas se presentan en el capítulo II del presente documento. El EIA fue publicado en Bogotá el 20 de agosto del corriente año y enviado al PIC el 17 de septiembre; el Resumen Ambiental se remitió el 6 de octubre.

**IMPACTO SOBRE LA
POBREZA:**

No aplica.

**EXCEPCIONES A
POLITICAS DEL
BANCO:**

No aplica.

ADQUISICIONES:

El monto límite sobre el cual las adquisiciones de obras y bienes del Programa se realizarán por licitación pública internacional es US\$5 millones y US\$350.000, respectivamente. Se recomienda que el cumplimiento de los procedimientos de selección y contratación de servicios de consultoría por montos inferiores al equivalente a US\$100.000, en el caso de firmas consultoras o US\$50.000, en el caso de consultores individuales, sean verificados por el Banco en forma posterior a su selección y contratación. En lo que respecta a obras civiles, será objeto de revisión previa la primera licitación pública nacional que cada departamento lleve a cabo; las restantes licitaciones nacionales serán revisadas a posteriori.

**CONDICIONES
CONTRACTUALES
ESPECIALES:**

Antes del primer desembolso:
el Prestatario, por intermedio de FINDETER-FCV deberá presentar evidencia de: (i) la firma del convenio de transferencia de recursos del préstamo y de contrapartida local a FINDETER-FCV y del compromiso de FINDETER-FCV de cumplir con todas las obligaciones

que le corresponden como organismo ejecutor del Programa; (ii) la contratación, de conformidad con los perfiles y TdR acordados, de al menos cuatro profesionales necesarios para la ejecución del Programa, uno de los cuales deberá contar con formación ambiental (párrafo 5.7); (iii) la preparación de los TdR para la contratación de la firma de control de gestión técnica del Programa (3.19); (iv) la adecuación de los DEMA de los proyectos de la muestra del primer año y de la radicación de cada documento en la respectiva CAR; y (v) la guía de gestión ambiental del primer año y los TdR para la supervisión de obras (2.41).

Condiciones contractuales durante la ejecución:

Dentro de los 6 meses contados a partir de la firma del Contrato de Préstamo, FINDETER-FCV presentará: (i) los TdR, previamente acordados con los ministerios de Transporte y Medio Ambiente, respectivamente, para: (a) la actualización y mejoramiento de los PTI (2.18); y (b) la metodología de evaluación de pasivos ambientales en carreteras del Programa (2.42); (ii) un informe sobre la gestión ambiental del FCV, la concertación institucional ambiental y los resultados del componente de capacitación de los ET (2.42).

Dentro de los 12 meses contados a partir de la firma del Contrato de Préstamo, FINDETER-FCV presentará: (i) evidencia de la contratación de los estudios, por departamento, para la actualización y el mejoramiento de los PTI (2.18); (ii) el manual de gestión ambiental definitivo, contemplando la revisión y adaptación de las especificaciones y prácticas ambientales de INV y la metodología para el estudio de pasivos ambientales de las carreteras del programa (2.43); y (iii) el primer informe semestral de gestión técnica del Programa (3.19).

Otras condiciones: (i) establecimiento de los siguientes límites de financiamiento del Banco para el mantenimiento rutinario: 50%, 40% y 30% para los dos primeros, el tercer y cuarto años de ejecución, respectivamente (2.12); (ii) la renovación del fondo rotatorio, en el caso de los convenios de financiamiento, se efectuará mediante la presentación, por parte del FCV, de evidencia de los giros realizados con cargo a ellos (3.36); y (iii) celebración de reuniones anuales de seguimiento, con fundamento en los informes de progreso del Programa (3.23 y 3.24).

ESTRATEGIA DEL

El Programa propuesto es consistente con la

**BANCO EN EL PAIS
Y EN EL SECTOR:**

estrategia del Banco para el país; ésta apoya la descentralización y la modernización de la infraestructura económica pública, así como un aumento de la productividad a través de una mayor participación del sector privado. El Programa consolida dicha descentralización en el sector vial, promueve un rol más técnico y profesional en la gestión vial de los departamentos. Durante la ejecución se promoverá un rol más limitado del FCV, quién debería paulatinamente limitarse a la transferencia de recursos y buscar la simplificación de trámites.

BENEFICIOS:

La mejora en la capacidad de gestión sobre la red vial departamental y la mayor participación privada en su rehabilitación y mantenimiento mejorará las condiciones de viaje sobre dicha red, reduciendo costos de viaje y aumentando la seguridad, con un considerable impacto sobre las economías regionales.

La adopción de criterios de planificación vial estrictos y su revisión por la comunidad a través de la publicidad y difusión de los PTI, dotará a la gestión vial de una estabilidad y transparencia de la que hasta ahora carece. Todo ello, apoyado por criterios técnicos estrictos en el dimensionamiento, evaluación y diseño de los proyectos, apoyado en el MPO, dará paulatinamente un contenido profesional a la gestión vial.

La descentralización vial da mayores atribuciones a los gobiernos departamentales y la continuidad en la asignación de recursos permitirá planificar obras de mayor alcance. Por último, estimula las actividades de mantenimiento rutinario como forma de preservar el patrimonio vial.

RIESGOS:

Los riesgos del Programa pueden clasificarse en: (i) acceso departamental a los recursos del FCV; (ii) capacidad de ejecución de entidades beneficiarias; y (iii) financiamiento departamental. Estos riesgos se atenúan respecto a los proyectos del primer año, ya que el FCV y la ley de presupuesto 1998, han restringido la actividad de inversión a aquellos departamentos que cuentan con capacidad técnica, institucional y financiera para llevarlo a cabo.

Con relación al primer riesgo, el acceso a los recursos de cofinanciación sigue líneas claras pero complejas, que dificultan y demoran el uso de aquéllos. La experiencia ganada por los departamentos durante la existencia del FCV atenúa este riesgo y

pone mayor énfasis en la importancia de la planificación para aminorar dichos problemas.

El segundo riesgo se controlará mediante el desarrollo de consultorías específicas, en las áreas que los departamentos las requieran, con el objeto de permitir una ejecución acorde con los requisitos del Programa. Una vez identificada una asistencia técnica, la entidad beneficiaria deberá convenir con el FCV los alcances, objetivos y tareas resultantes de la misma.

En el caso del tercer riesgo, la flexibilidad del Programa permitirá apoyar aquellas obras en los departamentos que no presenten restricciones presupuestarias a las demandas de coparticipación establecidas por el FCV. El Programa identificará las necesidades financieras de los proyectos y las fuentes de financiamiento disponibles. La existencia de PTI plurianuales permitirá realizar previsiones financieras que mitigarán este riesgo.

I. MARCO DE REFERENCIA

A. Comportamiento económico reciente

- 1.1 El año 1996 estuvo caracterizado por una política monetaria restrictiva y la incertidumbre generada por la crisis política que se evidenciaron en una desaceleración de la actividad económica. No obstante la mejoría en los indicadores económicos, el año 1997 presenta dificultades en el frente económico. Las proyecciones oficiales revelan que el crecimiento resultaría superior al 2,5%, la inflación bordearía la meta oficial del 18%, el déficit en la cuenta corriente de la balanza de pagos sería inferior al 5% del PIB, la inversión extranjera seguiría creciendo, las tasas de interés mostrarán un descenso favorable para la inversión y el tipo de cambio real frenará la apreciación registrada en 1996. Sin embargo, esta lenta recuperación aún no se traduciría en un menor desempleo. En junio de 1997 se registró una tasa del 13,6%, la más elevada de la presente década. A pesar de la recuperación que experimenta la economía, las perspectivas de mediano plazo y el mantenimiento del equilibrio económico dependerán de la situación fiscal, la cual se ha deteriorado en 1997.
- 1.2 En enero de 1997, el Gobierno decretó el estado de Emergencia Económica y Social, con el fin de evitar la continua apreciación de la moneda, en especial luego del extraordinario flujo de capitales de diciembre de 1996 (US\$1.500 millones) y de revertir la tendencia creciente de los desequilibrios fiscales. En marzo, la Corte Constitucional declaró no exequible la emergencia, suspendiendo las medidas adoptadas y obligando al Gobierno a efectuar recortes presupuestarios para equilibrar las cuentas fiscales. Así, se elevaron ligeramente los aranceles (un promedio de 2,5%) y en mayo el Banco de la República impuso un encaje (depósito) por 18 meses que afecta a los desembolsos de crédito externo, equivalente al 30% del préstamo, con el objeto de desestimular el flujo de capitales y frenar la revaluación del peso.

B. Principales desafíos

- 1.3 El sector fiscal continúa siendo el punto más vulnerable de la economía colombiana. Los acuerdos institucionales vigentes favorecen el aumento del gasto público. En particular, el mayor gasto de las entidades territoriales (ET) financiado con transferencias del gobierno central no ha estado acompañado por una reducción acorde en los gastos del nivel central. Asimismo, el saneamiento de las finanzas de la seguridad social ha impuesto cargas significativas al sector público. Por otra parte, los ingresos tributarios se encuentran prácticamente estancados a pesar de las sucesivas "reformas tributarias".
- 1.4 Bajo este marco, el gobierno central presentará en 1997, un déficit de 4,6% del PIB, cifra superior al 3,8% de 1996 y que será sólo parcialmente compensada por el resto del sector público, por lo que

se generará un déficit del sector público no financiero cercano al 3,8% del PIB, el que se reduce al 2,2% al incluir la privatización y capitalización de empresas públicas.

- 1.5 Como resultado de la crisis política de la presente administración, la gobernabilidad del país se ha visto seriamente afectada. En los últimos meses se ha sumado, a los serios problemas de violencia urbana presentes en las principales ciudades, una escalada guerrillera en las áreas rurales que pone en peligro el desarrollo del país.
- 1.6 Si bien se espera que la economía recupere su patrón de crecimiento en 1998, para lo cual indudablemente la producción de petróleo colaborará marcadamente, las expectativas para el mediano plazo son aún inciertas. Las elecciones presidenciales de 1998 podrían afectar el desarrollo de la economía, particularmente en lo relacionado con las expectativas empresariales. A pesar de que se anticipa que la política económica no sufrirá cambios sustantivos con una nueva administración, la elección de nuevos gobernantes podría influir en el acontecer económico y en las expectativas de inversión. No obstante, la solución al problema del déficit fiscal y de los grupos al margen de la ley, representará el desafío más grande para las nuevas autoridades en función de su alta complejidad y por tener raíces arraigadas en la sociedad.

C. El sistema de cofinanciación

- 1.7 El sistema nacional de cofinanciación (SNC), de reciente creación (1994) y constituido por cuatro fondos 1/, es el mecanismo a través del cual el Gobierno financia programas y proyectos de interés nacional pero de responsabilidad territorial. De esta manera, se apalanca el gasto local y se fortalece a los gobiernos territoriales apoyando la formulación, diseño, ejecución y operación de proyectos de desarrollo. Los recursos proceden del presupuesto general de la Nación y la determinación del monto a distribuir es potestad del gobierno central; éstos son no reembolsables y tienen carácter complementario 2/, puesto que para su otorgamiento es indispensable la concurrencia de recursos por parte de las ET.
- 1.8 El Congreso, mediante la ley de presupuesto, decide sobre la preasignación de los recursos entre los distintos fondos; los ministerios pertinentes definen las orientaciones básicas de la política de cofinanciación y establecen las condiciones técnicas,

1/ Fondo de Desarrollo Rural (DRI), Fondo de Inversión Social (FIS), Fondo de Infraestructura Urbana (FIU) y Fondo de Cofinanciación de Vías (FCV). FINDETER administra al FCV, quien será el ejecutor del Programa propuesto.

2/ La complementariedad es relativa, en el sentido que los fondos territoriales son necesarios para que la Nación transfiera los propios, pero son éstos, en proporción, más importantes que los recursos de contrapartida aportados por los entes territoriales.

financieras e institucionales para la selección de los proyectos. Por su parte, los departamentos y municipios identifican, formulan y emprenden los proyectos, mientras que los departamentos planifican, promueven, coordinan, apoyan, asesoran y evalúan los proyectos municipales. El Departamento Nacional de Planeación (DNP) fija un plazo límite para que las ET presenten sus proyectos y sean aprobados por las unidades correspondientes. Si pasado el plazo no se hubiera completado el cupo, entonces el DNP redistribuye los recursos sobrantes entre los restantes departamentos 3/.

- 1.9 En los departamentos y distritos, la revisión y evaluación de los proyectos está a cargo de una Unidad Departamental Especializada de Cofinanciación (UDECO). En los municipios, la revisión de los proyectos es responsabilidad de un comité de cofinanciación. La UDECO recibe los proyectos presentados por las ET y otorga un concepto de viabilidad en un plazo de 30 días. Si el resultado es favorable, la UDECO remite el proyecto al Comité Departamental de Cofinanciación (CODECO), que además asigna interiormente los cupos departamentales, o al fondo respectivo. Luego, el fondo de cofinanciación (FC) respectivo firma un contrato con la ET, la cual establece un fideicomiso quien realiza los desembolsos pertinentes de acuerdo con los progresos del proyecto.
- 1.10 En 1995, la cofinanciación representó el 6,3% de las fuentes de financiación de las entidades territoriales, cifra superior al 5,1% de 1994 y al 2,2% de 1993. Como porcentajes del PIB, los recursos de cofinanciación representaron el 0,52% en 1993, 0,76% en 1994, 0,88% en 1995 y 0,84% en 1996. Después de los recortes efectuados a principios de año, se calcula que la cofinanciación representará el 0,60% del PIB en 1997. Durante 1995, se comprometió cerca del 95% de los recursos del sistema, mientras que se ejecutó sólo el 61,3% de los compromisos adquiridos 4/. En 1996, se asignó un aumento del 44,5% con respecto a la apropiación de 1995.

D. Las dificultades del régimen de cofinanciación vigente

- 1.11 Al interior del sistema 5/ existen inconvenientes que perjudican su eficiencia: (i) uso de criterios políticos en la selección de proyectos municipales por parte del respectivo CODECO; (ii) debilidad en la capacidad operativa y dilaciones en la viabilización de los proyectos por parte de la UDECO; (iii) limitada capacidad operativa y trámites excesivos al nivel central de los fondos; (iv) demoras de los gobiernos locales para

3/ En lo que respecta al FCV, esta situación no se ha presentado hasta el momento.

4/ Los recursos comprometidos pero no ejecutados se transfieren al año siguiente y no están sujetos a las limitaciones del Plan Anual de Caja. La experiencia del FCV indica que prácticamente la totalidad de los recursos así transferidos son utilizados en los proyectos.

5/ Estos comentarios, válidos para el SNC como un todo, no se aplican estrictamente al FCV. En el presente documento se analiza la influencia de estos temas sobre el FCV y el Programa.

incorporar al presupuesto los recursos de cofinanciación; (v) falta de capacidad institucional para preparar y ejecutar proyectos; (vi) desvío de recursos del sistema de cofinanciación hacia proyectos específicos mediante el uso de la ley de presupuesto; (vii) falta de coordinación entre fondos, reflejado en reglamentos operativos particulares; y (viii) falta de recursos debido a restricciones presupuestarias. El SNC paulatinamente ha logrado introducir mejoras y soluciones a algunos de esos inconvenientes. Las dificultades del régimen se presentan sucintamente a continuación.

- 1.12 **Implantación y ejecución:** existen diferentes criterios para la determinación de los cupos departamentales (en lo que respecta al FCV, se aplican los porcentajes establecidos por la Ley Nº 188 6/) y las políticas sectoriales. Asimismo, los mecanismos de acceso a los FC son complicados, con múltiples niveles de decisión y métodos de evaluación. Por último, las UDECO y CODECO representan unidades que sustituyen las facultades municipales y reducen la autonomía territorial.
- 1.13 **Contrapartida:** la efectividad del SNC se ve afectada por la escasa disponibilidad de recursos utilizables como contrapartida local de algunas entidades; respecto del Programa, este problema se manifiesta en muy pocos departamentos.
- 1.14 **Criterios de distribución:** la asignación de los recursos a los distintos fondos y la definición de los cupos departamentales dentro de ellos, estaban sujetas a un proceso caracterizado por presiones políticas y conflictos entre congresistas, gobernadores, alcaldes y DNP 7/.
- 1.15 **Eficiencia y equidad:** los objetivos del SNC (desarrollar las prioridades nacionales de inversión, mejorar la calidad de la inversión territorial, etc.) son más fáciles de lograr cuando los recursos se utilizan para financiar proyectos específicos 8/.
- 1.16 **Niveles de autoridad:** numerosas autoridades intervienen en el proceso de identificación, evaluación, aprobación y ejecución de los proyectos, agregando complejidad al mismo 9/.

6/ Para establecer los cupos por departamento, la ley tuvo en cuenta las siguientes variables: (i) necesidades básicas insatisfechas; (ii) longitud de la red vial transferida; (iii) densidad vial; y (iv) productividad.

7/ En lo que respecta al FCV, esta situación prácticamente ha desaparecido y el presupuesto se presenta por partidas departamentales y no por proyecto.

8/ Es el caso específico de los proyectos del Programa, lo que permite prever el sostenido apoyo del Gobierno al mismo.

9/ En el caso del FCV, participan la comunidad, secretarías de obras, UDECO, CODECO, comités técnico y administrativo del FCV y la corporación autónoma regional en materia ambiental.

- 1.17 **Ejecución:** los departamentos carecen, en general, de capacidad para hacer el seguimiento de los proyectos que emprenden; las etapas del ciclo de proyecto no se ejecutan articuladamente y las acciones identificadas durante la preinversión se abandonan durante la ejecución de la obra, caracterizándose la supervisión por su debilidad 10/.
- 1.18 **Aspectos presupuestarios:** este tema es propio de la ley orgánica de presupuesto, cuyas restricciones limitan la capacidad de ejecución de los FC. Entre éstas se encuentran la presentación presupuestaria con indicación de la fuente del recurso (tesoro público o endeudamiento externo), la asignación de recursos por actividad (en el caso del FCV, preinversión, inversión, mantenimiento, fortalecimiento institucional) que no responde a las demandas de los departamentos, inflexibilidad para transferir recursos entre actividades y dificultad para hacer contrataciones que abarquen más de un ejercicio fiscal (cada "vigencia futura", solicitada por un departamento para cada proyecto, debe tramitarse individualmente por el Fondo de Cofinanciación de Vías (FCV) ante DNP y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP)).

E. Temas pendientes del SNC

- 1.19 Un importante grupo de proyectos se ejecutan a través del SNC. Estos son los programas de Desarrollo Rural Integrado (DRI) III y de Desarrollo de la Costa Pacífica, la Red de Solidaridad Social y el Desarrollo Alternativo PLANTE, quienes representan el 20% de la cartera de préstamos aprobados (US\$455 millones). Debido a su lento comportamiento, durante las misiones de revisión de cartera y de programación de fines de 1996, el Banco y el país acordaron que era imprescindible introducir medidas correctivas.
- 1.20 Entre los temas que están en discusión entre el Gobierno y el Banco pueden citarse: (i) la coordinación en el uso de recursos de cofinanciación entre los distintos programas que utilizan el sistema; (ii) la redefinición de la matriz de cofinanciación (por ejemplo, como se definirá la focalización, qué indicadores de pobreza se utilizarían, etc.); (iii) definición del nuevo mecanismo de implantación del Programa Anual de Caja (PAC) a fin de minimizar las interferencias con la ejecución de los proyectos y (iv) el papel de las UDECO y CODECO, que en muchas ocasiones interfieren con la rápida aprobación de los proyectos. En el fondo, parte de los problemas se derivan de la concepción centralista de estos programas, los que han sido diseñados y son controlados desde el gobierno central, pero intentan ejecutarse a través de instrumentos descentralizados.

10/ Estos aspectos son específicamente abordados por el Programa. La aplicación de un MPD estricto y los sistemas de seguimiento y control previstos, reducirán este problema.

F. El transporte vial

- 1.21 La red vial asciende a 118.691 km; de éstos, la red vial a cargo de la Nación tiene una extensión de 12.398 km. La densidad vial es baja en términos relativos y la red cuenta con insatisfactorias especificaciones técnicas en materia de velocidad de diseño, longitud de viaje y seguridad.
- 1.22 Estas características generan sobre costos e ineficiencias operativas en la prestación del servicio de transporte automotor, servicio que concentra el 79% del transporte de cargas y el 82% del transporte de pasajeros del país. Estas deficiencias tienen gran impacto sobre las economías regionales, la calidad de vida de la población y el volumen de producción y el desarrollo general.
- 1.23 Los principales puntos críticos del sistema son: (i) insuficiencia de vías a nivel nacional y regional; (ii) diseño desactualizado y deficiente; (iii) deterioro de las vías por mantenimiento inadecuado; (iv) demoras excesivas en la terminación de obras; (v) incumplimiento de normas operativas por parte de transportistas y usuarios (peso máximo, velocidad de circulación, etc.); (vi) alta tasa de accidentes; y (vii) estructura institucional no consolidada.

G. La política vial

- 1.24 El programa de inversión en infraestructura vial busca mejorar la capacidad y calidad de las vías de la red nacional, que moviliza altos volúmenes de tránsito e integra los centros de producción y consumo entre sí y con los principales puertos de comercio exterior. Para acelerar el paso de la inversión, se está desarrollando un ambicioso programa de concesiones viales que busca transferir al sector privado parte de la responsabilidad de la expansión, mejoramiento, mantenimiento y operación de la infraestructura vial.
- 1.25 Hacia fines de 1993, el Congreso aprobó la Ley N° 105, Sistema Nacional de Transporte, por el cual define las competencias de la Nación y los entes territoriales en materia de red vial. Como resultado de dicha ley, durante 1994 y 1995 el Instituto Nacional de Vías (INV) transfirió 13.408 km de red secundaria a los departamentos. El Gobierno impulsó este proceso asignando recursos adicionales en los presupuestos del INV y FCV.
- 1.26 El marco institucional para llevar a cabo esta estrategia estaba compuesto por la creación del INV, la liquidación del Fondo Nacional de Caminos Vecinales (FNCV) y de los Distritos de Obras del Ministerio de Obras Públicas y Transporte y la transferencia de las vías secundarias y terciarias a los departamentos. Estos

procesos han avanzado sostenidamente, con la excepción de la liquidación del FNCV, que ha sido objeto de reorganización 11/.

- 1.27 Para apoyar el proceso de descentralización de redes regionales se estableció el FCV como mecanismo financiero y técnico de la Nación, para transferir recursos a los entes territoriales para apoyarlos en la atención de sus nuevas responsabilidades.

H. Estrategia del Banco

- 1.28 El Directorio del Banco aprobó en agosto de 1995 el Documento de País para Colombia (GN-1886), en el cual se define la estrategia para el período 1995-97. Esta está orientada a enfrentar los desafíos que el país enfrentará en los próximos años: (i) la preservación del equilibrio macroeconómico; (ii) la consolidación del proceso de descentralización; y (iii) el apoyo a los sectores sociales. En este sentido, se planteó una estrategia a tres niveles: (i) apoyar a la inversión directa en los sectores sociales para mitigar la pobreza y elevar el nivel de vida de la población; (ii) reforzar la capacidad de gestión de las instituciones públicas con el objeto de aumentar la eficiencia del gasto público; y (iii) promover la participación creciente del sector privado, a través de una serie de iniciativas destinadas a elevar la productividad de la economía. Se planea elaborar un nuevo documento de país durante el primer semestre de 1998.

I. Programa operativo para 1997-1999

- 1.29 El programa operativo para 1997-99, acordado durante la misión de revisión del programa de operaciones de abril de 1997, ha tomado en consideración las limitaciones existentes derivadas de la política fiscal. Si bien la capacidad para contratar nuevos préstamos no se ve afectada, las restricciones del PAC limitan la cantidad de recursos que pueden asignarse a las operaciones. Por lo tanto, el programa operativo previsto para 1997 ha sido reducido a US\$290 millones, e incluye cinco operaciones categoría "A" por un monto de US\$215 millones y una operación categoría "B", por el equivalente de US\$75 millones. Adicionalmente, a través de la ventanilla del sector privado en 1997 se han aprobado dos operaciones por un total de US\$41,25 millones. Para 1998, se ha programado diez operaciones por un monto de US\$546,7 millones y dos operaciones para 1999 por US\$250 millones. Se espera que entre 1997 y 1998 se aprueben operaciones a través de la ventanilla del sector privado por un total de US\$372 millones. En total, el monto global para el período 1997-99 asciende a US\$1.623,7 millones, además de 5 operaciones de cooperación técnica y 2 pequeños proyectos por un monto de US\$1,55

11/ El FNCV era responsable de la administración de 22.977 km. Cuando se ordenó su liquidación, alcanzó a transferir 7.027 km de red terciaria a los departamentos. En la actualidad, 13 departamentos han recibido la totalidad de la red terciaria antes a cargo de la Nación, 3 departamentos la han recibido parcialmente y 15 no la han recibido.

millones y 7 operaciones del Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN) por un monto de US\$6,6 millones.

J. Experiencia del Banco y otros donantes en el sector transporte

- 1.30 El Banco ha otorgado a Colombia 13 préstamos para el sector transporte por un total de US\$594,9 millones, los cuales equivalen al 9,7% del monto total de préstamos aprobados por el Banco y ejecutados desde el inicio de sus actividades en el país hasta 1996. La participación del Banco se ha concentrado en el subsector de carreteras habiendo otorgado 9 préstamos específicos para carreteras nacionales por un total de US\$517,3 millones (incluye US\$60 millones para el modo ferroviario) y un préstamo por US\$19,6 millones para vías rurales, ejecutado por el FNCV. Asimismo, ha otorgado un préstamo para el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad del Río Magdalena por US\$47 millones y un préstamo para el mejoramiento de la infraestructura portuaria por US\$11 millones. Además, ha participado en el financiamiento de nueve subprogramas viales desarrollados por distintas instituciones de orden regional y nacional por valor de US\$128,6 millones.
- 1.31 El BIRF, por su parte, ha desempeñado un papel importante en el desarrollo del sistema de transporte en Colombia. Comenzó su apoyo al sistema nacional de carreteras en 1951 y ha aprobado desde entonces, 10 operaciones que suman US\$824,1 millones. También financió 3 programas de vías rurales a partir de 1981 por un total de US\$150,5 millones, 7 programas ferroviarios por US\$196,6 millones, un proyecto aeroportuario por US\$61 millones y un proyecto portuario por US\$42,8 millones.
- 1.32 Las experiencias más recientes de la participación del Banco en el financiamiento de proyectos en el subsector de carreteras, orientadas hacia programas de construcción y mejoramiento de la red troncal vial del país, son el resultado de un proceso de reestructuración del sector transporte que se inició en 1992. La citada reestructuración contempló la redistribución de competencias y recursos entre la Nación y las ET, creó el FCV, reglamentó la planeación del sector y las obras por concesión y definió los recursos para financiar la construcción, rehabilitación y mantenimiento de la red regional.
- 1.33 La implantación de nueva normatividad trajo consigo dificultades administrativas y contractuales, relacionadas con la transferencia de responsabilidades a las ET y la adecuación de los contratos de obra en ejecución, que se regían por disposiciones anteriores. A la fecha, se ha concluido la transferencia de la red secundaria a los departamentos y distritos, lo cual ha permitido que el INV pueda enfocar sus recursos y esfuerzos hacia la red a su cargo.
- 1.34 Los problemas existentes más relevantes en el subsector son: (i) las restricciones presupuestales, como consecuencia de la situación fiscal del país, las cuales se reflejan no sólo en la insuficiencia de recursos de contrapartida local sino que estas afectan el

tratamiento de los recursos de crédito externo. En general, los presupuestos se elaboran sin tener en cuenta el plan de inversión de los respectivos proyectos; (ii) la inoportuna disponibilidad de los recursos necesarios condiciona la ejecución de los proyectos, con mayores plazos de ejecución a los programados y el consecuente incremento de costos; (iii) los diseños no han sido los más adecuados y con frecuencia se han requerido ajustes sustanciales durante la construcción, lo que ha ocasionado sobre costo de las obras. Este aspecto hace resaltar la importancia de la selección de las firmas consultoras, con parámetros de experiencia en el diseño de obras similares; (iv) la poca mejoría que se registra en la agilización del trámite para la adquisición de predios, unida al incipiente manejo de los temas ambientales, por desconocimiento de la legislación ambiental vigente; y (v) la debilidad en la estructura institucional del INV, lo que hace esperar que en el nivel departamental dicha debilidad institucional sea aún más manifiesta. El tratamiento de estos aspectos por el Programa se analiza en los capítulos siguientes.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivos

- 2.1 El Programa de Carreteras Departamentales (el "Programa") busca mejorar la eficiencia del sistema de transporte vial departamental, reduciendo sus costos de operación y de tiempo de viaje de los usuarios y aumentando su oferta; asimismo, busca desarrollar la capacidad institucional, técnica, de planificación y gestión de los gobiernos departamentales en materia vial.
- 2.2 Los objetivos específicos del Programa son: (i) financiación y ejecución de obras de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento en las principales vías departamentales; (ii) fortalecimiento institucional y modernización de la gestión vial, incluyendo el desarrollo y ejecución de planes viales plurianuales de mantenimiento e inversión vial (Planes de transporte e infraestructura (PTI)); (iii) promoción de la participación del sector privado en la gestión vial; y (iv) fortalecer la capacidad de administración del FCV.
- 2.3 El Programa promoverá el desarrollo de una gestión vial departamental sólida y profesional, que sólo se logrará mediante administraciones departamentales capaces y la participación de la comunidad y el sector privado en la gestión y mantenimiento de la vialidad secundaria. En el Anexo 4 puede verse el marco lógico del Programa, junto con los indicadores fundamentales y objetivos, por componente.

B. Descripción

- 2.4 El Programa busca desarrollar la capacidad de planificación, administración, técnica y de gestión de las administraciones departamentales sobre su red vial, definida ésta en los términos establecidos por la Ley N° 105 de 1993, es decir, abarcando aquellos caminos que se encontraban bajo la jurisdicción del departamento antes de la emisión de dicha ley y aquéllos transferidos por el INV y el FNCV como resultado de la misma.
- 2.5 Dentro de esta red, el Programa financiará el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de los caminos principales (red vial departamental primaria), de acuerdo a las prioridades establecidas anualmente por el respectivo PTI, con participación de la comunidad, y que cuenten con una adecuada justificación económica. Los recursos de contrapartida del Programa y el financiamiento futuro de la actividad, provendrán del gobierno central, a través del FCV.

- 2.6 Todos los departamentos pueden participar en el Programa, siempre que cuenten con su PTI actualizado y cumplan con los procedimientos operativos del FCV.
- 2.7 El Programa posee los siguientes componentes:
1. Rehabilitación y mejoramiento de la red vial departamental (US\$116,4 millones)
- 2.8 El Programa financiará el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento periódico de aproximadamente 1.280 km de la red vial departamental, seleccionados entre los de mayor importancia y prioridad en base a su utilización y funcionalidad; asimismo, financiará la supervisión de las labores. Los caminos se rehabilitarán hasta alcanzar estándares técnicos compatibles con dicha utilización y funcionalidad, dando particular importancia a aspectos tales como seguridad de viaje y soluciones técnicas de bajo costo. Para obtener beneficios a mediano plazo, todo camino rehabilitado entrará inmediatamente en un programa eficaz de mantenimiento rutinario.
- 2.9 Se ha estimado que de los montos asignados a inversión física, el 30% se aplicará a obras de mejoramiento, con un costo promedio de US\$160.000/km, el 40% a obras de rehabilitación (US\$100.000/km) y el restante 30% a mantenimiento periódico (US\$50.000/km) ^{12/}. Esto da un costo promedio de obra de US\$84.000/km, representativo de las obras integrantes de la muestra del primer año. El Programa prevé, asimismo, la financiación de la supervisión (interventoría) de las obras.
2. Mantenimiento de la red vial departamental (US\$19,7 millones)
- 2.10 El Programa tiene como objetivo establecer un sistema contínuo y sostenible de mantenimiento rutinario. Se introducirán procedimientos innovadores y eficaces en función de los costos, basados en la contratación de cooperativas locales o microempresas para aquellas actividades mano de obra intensivas, y de pequeños y medianos contratistas para aquéllas que requieran mayor uso de equipo (párrafos 2.19 y 2.20). La capacidad actual de mantenimiento es limitada y se espera que la participación comunitaria en la identificación de proyectos y en el establecimiento de prioridades, así como el desarrollo del mercado de contratistas local, impulsará a los gobiernos a desarrollar una actividad continuada de mantenimiento de los caminos.
- 2.11 El mantenimiento rutinario consistirá en obras sencillas, que mantengan los sistemas de drenaje (acequias, canales, alcantarillas), control de la vegetación y superficie de rodadura.

^{12/} Estos porcentajes son indicativos. Los costos de las actividades surgen de los proyectos de la muestra del primer año y de la experiencia del FCV.

El Programa financiará básicamente la contratación del mantenimiento rutinario de los caminos rehabilitados durante su ejecución, pero podrán incluirse otros si los gobiernos departamentales los incorporan en sus PTIs, aplican procedimientos aprobados por el Programa y se comprometen a darle continuidad a la actividad.

- 2.12 **Los recursos del Banco se aplicarán en forma decreciente, según avanza el Programa. El Banco aportará el 50%, 40% y 30% durante los dos primeros años, el tercer y cuarto año de ejecución, respectivamente.** Este cronograma tiene en cuenta que a partir del segundo año los caminos del primer año entrarán en mantenimiento rutinario y que el programa de Microempresas de mantenimiento rutinario (MEMR) estará en plena ejecución.

- 2.13 El Programa mantendrá un número creciente de caminos, pasando de 330 km el primer año hasta casi 2.400 km durante el cuarto y último año de ejecución. En dicho período se habrá dado mantenimiento rutinario, sobre una base anual, a más de 6.000 km. El Programa financiará, asimismo, la supervisión (interventoría) de las obras.

3. Estudios de preinversión (US\$11,3 millones)

- 2.14 El Programa financiará los estudios de factibilidad técnica, económica y financiera, de impacto ambiental y social y diseño final de los caminos a ser financiados con sus recursos. Asimismo, financiará la identificación y diseños de las labores de mantenimiento rutinario, cuando éstas así lo requieran. Esta actividad, como las arriba mencionadas, tienen como ejecutores a los departamentos, quienes solicitan el apoyo financiero del FCV y aplican los términos de referencia (TdR) contenidos en el Manual de procedimientos operativos (MPO).

4. Fortalecimiento institucional (US\$2,5 millones)

- 2.15 El Programa apoyará la capacitación y entrenamiento (CyE) del FCV y los departamentos y la contratación de consultorías diversas. Los principales aspectos a cubrir son:

4.1 *mejora de la gestión vial departamental*

- 2.16 La transferencia de caminos a los departamentos ha aumentado significativamente el tamaño de la red administrada por éstos. Esta circunstancia genera impactos sobre su situación económica y financiera y sobre su capacidad institucional y de gestión. El presente Programa recoge este desafío y desarrolla actividades de fortalecimiento institucional con participación de los diversos agentes nacionales intervinientes (Ministerio de Transporte (MT), Ministerio del Medio Ambiente (MMA), DNP, INV, etc.).

- 2.17 El Programa prevé, asimismo, destinar recursos para la contratación de consultorías específicas que ayuden a los departamentos y al FCV

a identificar las áreas donde las limitaciones institucionales son más marcadas y requieran de mayor apoyo. El diseño de estas consultorías se efectuó a través del análisis de casos piloto en los departamentos de Arauca, Caquetá, Bolívar y Boyacá, por lo que el FCV cuenta con información acerca de las necesidades y posibles soluciones, los TdR para la contratación de las consultorías pertinentes, así como con recomendaciones sobre equipamiento selectivo para manejo de aspectos informáticos y de seguimiento y control de los proyectos financiados por el Programa.

4.2 actualización y mejoramiento de los PTI

- 2.18 La revisión, actualización y mejoramiento continuo de los PTI los convertirá en un mejor instrumento de planificación técnica y financiera y de políticas de transporte, asistiendo así a los departamentos en el desarrollo de su capacidad de gestión vial. Asimismo, se promoverá la difusión del PTI y la participación comunitaria en su elaboración y control de ejecución. **El Programa prevé financiar la revisión de los PTI durante el primer año de ejecución.**

4.3 desarrollo de pequeñas y medianas empresas viales

- 2.19 El FCV tiene, como mandato legal, la obligación de transferir recursos a los departamentos para obras a ser ejecutadas por terceros; en otras palabras, no financia obras realizadas por administración. Adicionalmente, muchos departamentos se encuentran en el proceso de disminuir la estructura y tamaño de la administración pública, en la cual la parte vial ocupa generalmente una posición dominante. Para que esta transición sea posible, es necesario desarrollar el mercado local de contratistas y consultores locales, en el cual el departamento pueda abastecerse de firmas calificadas para llevar a cabo las tareas bajo su responsabilidad.
- 2.20 El Programa, como parte de las consultorías de apoyo institucional a los departamentos, prevé trabajar conjuntamente con ellos en el diseño de políticas y estrategias que permitan la evolución de este mercado, asistir al personal de las secretarías de obras que se retiren del sector vial a que se organicen y continúen proveyendo sus servicios, esta vez desde el ámbito privado, evitando la pérdida de una experiencia y capacidad valiosas y necesarias, a la vez que se incrementa la eficiencia y productividad de dicha mano de obra. El desarrollo de MEMR es parte esencial de este proceso, proceso en que Colombia ha sido pionero y posee gran experiencia a nivel de INV y ciertos departamentos. Esta actividad será ejecutada por los departamentos.

4.4 apoyo a la gestión ambiental

- 2.21 La legislación ambiental colombiana ha sufrido fuertes cambios en tiempos recientes, habiéndose convertido en una legislación

ambiciosa y abarcadora pero también de difícil aplicación y procedimientos complejos y muchos participantes. Los departamentos no cuentan con la experiencia necesaria para enfrentar esta situación y deben establecerse procedimientos claros y uniformes a nivel de organismos nacionales (MT, FCV, MMA) y regionales (Corporaciones Autónomas Regionales (CAR), que detentan la responsabilidad de aplicar la legislación ambiental para los proyectos contemplados en esta operación).

- 2.22 El Programa, por intermedio del FCV, apoyará el establecimiento de normas ambientales precisas para el sector vial departamental, desarrollando éstas, promoviendo su adopción ante los organismos nacionales mencionados y coordinando con las CAR su implementación. Esto hará más sencilla la labor de aprobación técnica de los proyectos, asegurando uniformidad de criterios y la capacitación de los organismos participantes en la aplicación de aquéllos.

5. Administración del Programa (US\$1,1 millones)

- 2.23 El Programa asistirá al FCV en sus actividades como administrador del mismo; financiará la contratación de personal profesional para fortalecer su capacidad de gestión durante el período de ejecución (párrafo 5.7) y, en menor medida, la compra de equipamiento, necesaria para el funcionamiento del FCV y los departamentos.
- 2.24 En cuanto a servicios de consultoría, se prevé contar con una firma de auditoría técnica (control de gestión técnica) de apoyo al FCV (párrafo 3.19) y realizar la evaluación ex post del Programa.
- 2.25 El primer año de ejecución (1998) presenta una baja asignación de recursos que se corrige en los años subsiguientes.

C. El primer año del Programa

- 2.26 En lo que respecta al plan de inversiones, el Programa estará activo en 24 de los 32 departamentos del país. Esta limitación se efectuó tomando en consideración la capacidad institucional, técnica y financiera de los mismos y las características de su red vial (ver párrafo 3.6). En estos 24 departamentos, el Programa financiará obras de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento, mientras que, en materia de apoyo institucional, los 32 departamentos podrán recibir asistencia, aún cuando los recursos del primer año presentan limitaciones presupuestarias.
- 2.27 Se ha revisado una muestra de 8 caminos en 7 departamentos, acumulando un total de 124,6 km y una inversión de US\$19,4 millones. Esta muestra cumple los criterios de elegibilidad exigidos, cuentan con diseños finales apropiados, tienen los planes de manejo ambiental (párrafo 2.40) y poseen recursos presupuestarios suficientes para iniciar su ejecución.

D. Distribución de recursos por componente

- 2.28 El componente de inversión, que se eleva a US\$126,0 millones, absorberá el 75% de los recursos del Programa y el 74% de los correspondientes al financiamiento. Los servicios de consultoría corresponden a estudios de preinversión y supervisión, con un monto de US\$21,4 millones; dichos valores representan el 13% en ambos casos. El desarrollo institucional, con US\$3,5 millones, absorberá el 2% de los recursos del Programa y el 3% de los recursos externos. Además, el 9% de los recursos totales, US\$15,1 millones, han sido asignados a contingencias físicas y de precios. Por último, US\$1,0 millón corresponde a los gastos de inspección y vigilancia del préstamo.

E. Distribución de recursos por departamento

- 2.29 La distribución de los recursos del FCV respeta las asignaciones establecidas por la ley del Plan Nacional de Desarrollo (en la actualidad, Ley Nº 188 de 1995), así como las condiciones de cofinanciación, según categoría de cada departamento. Los recursos del financiamiento no están sujetos al cumplimiento estricto de los porcentajes de distribución, aún cuando el FCV, globalmente, si lo esté.

F. Contrapartida departamental

- 2.30 La contrapartida departamental es la suma de recursos que los departamentos deben aportar para acceder a la cofinanciación (recursos del tesoro y endeudamiento externo). Los recursos de contrapartida departamental, variable según el nivel de desarrollo socioeconómico departamental, fueron establecidos por la Ley Nº 188, que aprobó la siguiente matriz de cofinanciación 13/:

MATRIZ DE COFINANCIACION aportes del departamento (en porcentaje)	CATEGORIA DEPARTAMENTAL		
	Nº 1	Nº 2	Nº 3
Construcción	20	40	60
Mejoramiento	10	20	30
Rehabilitación	10	20	30
Mantenimiento	5	10	15
Estudios	5	10	15

13/ Esta matriz tiene vigencia hasta el 7 de agosto de 1998 y puede ser modificada por la próxima ley del Plan Nacional de Desarrollo.

- 2.31 Las categorías clasifican los departamentos según su grado de desarrollo, de menor (categoría 1) a mayor (categoría 3). Los departamentos incluidos en cada categoría son: Categoría 1: Amazonas, Bolívar, Caquetá, Casanare, Chocó, Córdoba, Guainía, Guaviare, Magdalena, Nariño, Putumayo, Sucre, Vaupés y Vichada; Categoría 2: Arauca, Atlántico, Boyacá, Cauca, César, Cundinamarca, Huila, La Guajira, Meta, Norte de Santander, San Andrés y Tolima; y Categoría 3: Antioquia, Caldas, Quindío, Risaralda, Santander y Valle. Esta categorización puede ser objeto de modificaciones.
- 2.32 Dado el apalancamiento que supone el SNC, los recursos de contrapartida departamental exigidos son relativamente escasos respecto de los ingresos de libre disponibilidad. Ello permite afirmar que este aspecto no impondrá una restricción a la ejecución del préstamo.

G. Aspectos ambientales

1. Marco legal e institucional

- 2.33 La Ley N°99 de 1993 crea el Sistema Nacional Ambiental (SINA), del cual el Ministerio del Medio Ambiente es pieza fundamental, pues es el encargado de definir las políticas y directrices que deberán aplicar otras instituciones y sectores. Esta ley reestructura las CAR y crea mecanismos de participación ciudadana. El MMA no participa directamente como autoridad ambiental frente a los proyectos del Programa, pues dado el carácter regional de éstos, dicha función es asumida por las CAR.
- 2.34 Las CAR tienen varias responsabilidades respecto de los proyectos viales, entre ellos: (i) otorgamiento de la licencia ambiental; (ii) otorgamiento de permisos, autorizaciones y concesiones de carácter ambiental; (iii) verificación de las obras y medidas contempladas en los planes de manejo ambiental (PMA); y (iv) cumplimiento de la normatividad ambiental.

2. La gestión ambiental

- 2.35 La gestión ambiental de los proyectos incluidos dentro del Programa se encuentran dentro de las categorías definidas por el Decreto N°883/97 del MMA, el cual unifica criterios y brinda lineamientos a las CAR. De acuerdo a éste, los proyectos de mejoramiento, rehabilitación o mantenimiento periódico no requieren licencia ambiental (LA), bastando un documento de evaluación y manejo ambiental (DEMA), el que deberá presentarse a la CAR pertinente antes del inicio de las obras. Las actividades de mantenimiento rutinario requieren solamente de un PMA, de acuerdo al MPO.
- 2.36 Con independencia de la categoría ambiental del proyecto, éste deberá contar con un PMA que responda al buen hacer de las cosas; el Programa ha recogido esta "buena práctica" en los TdR aplicables a la contratación de diseños, supervisión y ejecución de obras y los ha incorporado al MPO.

3. Implicaciones ambientales del Programa

- 2.37 Las implicaciones ambientales están representadas por: (i) la demanda de recursos naturales requeridas para la ejecución de los proyectos; y (ii) identificación y evaluación de los impactos generados por éstos. Estas implicaciones están adecuadamente consideradas en los contenidos mínimos de los PMA exigibles.

4. Plan de acción ambiental

- 2.38 El plan de acción ambiental prevé actividades institucionales para: (i) garantizar la inclusión de los procedimientos ambientales en los proyectos; (ii) establecer procesos de concertación con las autoridades ambientales; (iii) definir mecanismos de evaluación de la capacidad de gestión ambiental; y (iv) capacitar a todas las instituciones (FCV, CAR, UDECO y departamentos) involucradas en el Programa.
- 2.39 El plan de acción prevé la realización de talleres y seminarios de capacitación, dar formación ambiental a los profesionales del FCV e institucionalizar procedimientos y directrices de gestión ambiental mediante su incorporación al MPO y su discusión con las autoridades ambientales para que ellos formen parte de su política.

5. Proyectos del primer año

- 2.40 Los proyectos del primer año no requieren de LA; todos ellos poseen su PMA en la forma de un DEMA. Los diseños responden a las especificaciones estipuladas en los TdR y no presentan una dificultad ambiental que los distinga. Sin embargo, el FCV, para aquellos proyectos no pertenecientes a la muestra, deberá asegurar que los presupuestos de obra contengan los costos del PMA, ya que éstos, en algunos casos, han sido presentados en forma diferenciada del costo total de las obras.

6. Recomendaciones

- 2.41 Antes del primer desembolso: (i) la Guía de Gestión Ambiental para el primer año, integrante del MPO; (ii) los TdR para la supervisión (interventoría) de proyectos; y (iii) la adecuación de los DEMA de los proyectos de la muestra del primer año y de la radicación de cada documento en la respectiva CAR.
- 2.42 Dentro de los 6 meses contados a partir de la firma del Contrato de Préstamo: (i) los TdR, previamente acordados con el MMA, para el desarrollo de una metodología para la evaluación de pasivos ambientales en carreteras del Programa; (ii) un informe sobre la gestión ambiental realizada por el FCV; y (iii) un informe con el avance en la concertación institucional ambiental y los resultados del componente de capacitación de los ET.

- 2.43 Dentro de los 12 meses contados a partir de la firma del Contrato de Préstamo el manual de gestión ambiental definitivo, contemplando la revisión y adaptación de las especificaciones y prácticas ambientales de INV, así como la metodología para el estudio de pasivos ambientales de las carreteras del Programa.

H. Costos y financiamiento

1. Costos del Programa

- 2.44 El costo total del Programa se estima en US\$167 millones. Los costos básicos se expresan en precios de junio de 1997. Los imprevistos físicos se calcularon en un 10% de los costos básicos.
- 2.45 El estimativo de costos de las obras civiles se basan en supuestos sobre actividades, cantidades de obra, precios unitarios y demás aspectos convencionales a partir de diseños típicos y modelos propuestos por consultores dentro de la parte preparatoria del Programa, particularmente a nivel de los proyectos del primer año.

2. Financiamiento del Programa

- 2.46 El préstamo propuesto del Banco, de US\$100 millones, financiará el 60% del costo total del Programa. El gobierno nacional financiará, con recursos del Tesoro, US\$67 millones. Los gobiernos departamentales deberán realizar aportes para complementar los recursos de cofinanciación (tesoro público más endeudamiento externo), por alrededor de un 20% de los montos recibidos del FCV. Este aporte departamental es suplementario al realizado por el gobierno nacional, llevando la financiación total del Programa a US\$200 millones, aproximadamente.
- 2.47 Los procedimientos administrativos del SNC impiden que los recursos de contrapartida departamental puedan establecerse a priori. El proceso de aprobación de leyes presupuestarias departamentales, dependientes en grado sumo de las transferencias de recursos nacionales, hace que dichas leyes se aprueben luego que la correspondiente ley nacional lo ha sido. La ley departamental entonces prevé la asignación de recursos de contrapartida y el departamento está en condiciones de firmar el convenio de cofinanciación. Con éste, debe incorporar dichos recursos a su propio presupuesto mediante una enmienda a la ley y, luego de cumplidos otros pasos, el departamento está en condiciones de recibir los recursos. Por ello, la verificación de los aportes de contrapartida departamental solamente pueden ser a posteriori.

3. Plan de financiamiento

- 2.48 El plan de financiamiento por categoría de inversión y fuentes de recursos se presenta a continuación:

A
de carreteras departamentales CO-0058

anciamiento
Programa (en miles de US\$)

	AÑO 1998			AÑO 1999			AÑO 2000			AÑO 2001			TOTAL DEL P	
	BID	FCV	TOTAL	BID	FCV	TOTAL	BID	FCV	TOTAL	BID	FCV	TOTAL	BID	FCV
o y rehabilitación	5,182	3,448	8,630	20,262	13,595	33,857	28,715	17,778	46,492	13,123	5,647	18,770	67,281	40,4
to rutinario	500	500	1,000	1,608	1,608	3,216	2,739	4,108	6,846	2,149	5,014	7,162	6,995	11,2
obras civiles	5,682	3,948	9,630	21,869	15,203	37,072	31,453	21,886	53,339	15,272	10,661	25,933	74,276	51,6
consultoría														
reinversión	1,713	1,142	2,854	2,324	1,549	3,874	1,194	796	1,989	1,560	1,040	2,600	6,790	4,5
nterventoría) de obras	462	308	770	1,779	1,186	2,966	2,560	1,707	4,267	1,245	830	2,075	6,047	4,0
consultoría inversión	2,175	1,450	3,625	4,104	2,736	6,839	3,754	2,503	6,257	2,805	1,870	4,675	12,837	8,5
stitucional														
ministrativo y de gestión	128	32	160	160	40	200	160	40	200	240	60	300	688	1
n y entrenamiento	8	2	10	60	15	75	48	12	60	40	10	50	156	
	64	16	80	156	39	195	72	18	90	136	34	170	428	10
mentos														
to	0	0	0	200	50	250	160	40	200	120	30	150	480	12
n y entrenamiento	16	4	20	120	30	150	80	20	100	40	10	50	256	6
	24	6	30	320	80	400	240	60	300	240	60	300	824	20
desarrollo institucional	240	60	300	1,016	254	1,270	760	190	950	816	204	1,020	2,832	70
os (1+2+3)	8,097	5,458	13,555	26,989	18,193	45,182	35,967	24,578	60,545	18,892	12,735	31,627	89,945	60,9
s	813	542	1,355	2,711	1,807	4,518	3,633	2,422	6,055	1,898	1,265	3,163	9,055	6,0
vigilancia	90		90	300		300	400		400	210		210	1,000	
el Programa	9,000	6,000	15,000	30,000	20,000	50,000	40,000	27,000	67,000	21,000	14,000	35,000	100,000	67,0

III. EJECUCION DEL PROGRAMA

A. Organización y gestión

1. Marco operacional

- 3.1 La Financiera de Desarrollo Territorial S.A. (FINDETER) ejerce la responsabilidad primaria en lo que respecta a la ejecución del Programa, entendida ésta como la administración y transferencia de recursos, la aprobación de la financiación de los proyectos y la provisión de asistencias de desarrollo institucional a los ET. Los departamentos tienen la responsabilidad de la ejecución de las obras. La dirección y el establecimiento de los lineamientos de política del FCV está a cargo de su Comité de Administración, integrado por el MT, DNP, INV y FINDETER.
- 3.2 El FCV fue creado por la Ley N° 105 de 1993, como una cuenta especial administrada por FINDETER ^{14/}. Entre los años 1994 y 1997 ha financiado proyectos y obras de la red vial departamental en el marco de la transferencia resultante de la aplicación de la mencionada ley. Bajo estas condiciones, el FCV comprometió recursos por un monto de US\$29,2 millones, US\$76,6 millones y US\$117,4 millones en 1994, 1995 y 1996, respectivamente, de los cuales, y en dichos años, US\$12,4 millones, US\$10,9 millones y US\$81,8 millones fueron destinados a la red vial departamental.

2. Otros organismos participantes

- 3.3 Otros organismos nacionales intervinientes tendrán responsabilidad variada. El INV asiste técnicamente a los departamentos y el DNP ejerce una supervisión general de la operación, producto de su rol en la definición de políticas y en la preparación del anteproyecto de presupuesto. El MHCP aporta los recursos mediante las correspondientes asignaciones presupuestales. Las UDECO reciben los proyectos y evalúan la calidad de los mismos, pero no juzgan acerca de su incorporación al Programa. Las CAR aprueban los planes de manejo ambiental (LA o DEMA), otorgan las diversas licencias requeridas para el uso de los recursos naturales y establecen las medidas de compensación.

3. Manual de procedimientos operativos

- 3.4 A fin de garantizar la coherencia en la ejecución del Programa entre los departamentos participantes, el FCV utilizará un MPO, en el que se establecerán claramente las directrices y procedimientos

^{14/} Esta cuenta especial marca la diferencia esencial de roles entre FINDETER y el FCV. Mientras que FINDETER mantiene su rol com entidad financiera de segundo piso para los gobiernos subnacionales, solamente actúa como **administrador** del FCV, proveyéndole de servicios administrativos y legales, pero manteniendo una clara distinción entre ambas actividades.

a adoptar por los departamentos en la tramitación y ejecución de sus proyectos. Su cumplimiento y adecuación será responsabilidad del FCV, para lo cual se recurrirá a evaluaciones periódicas, mínimamente semestrales, por medio del esquema de control de gestión y seguimiento contemplado por el Programa. El MPO incluirá medidas de protección ambiental ^{15/}, las cuales están definidas en los TdR utilizados en las licitaciones para la contratación de diseños, supervisión y ejecución de obras.

B. Selección y programación de las inversiones

1. Generación y selección de proyectos

3.5 El Programa financiará actividades relacionadas a caminos pertenecientes a la red vial departamental; estos caminos pueden haber estado bajo jurisdicción del departamento o sido transferidos por aplicación de la Ley N° 105. En cualquier caso, el Programa está orientado a aquellos caminos de mayor importancia y a los cuales el PTI les ha otorgado prioridad. La importancia de un camino está dada por su funcionalidad y rol desempeñado dentro de la red vial, así como por su utilización, medida en términos del tránsito medio diario y composición vehicular.

3.6 Dados los criterios de elegibilidad aplicables, ocho departamentos no poseen caminos que califican para recibir recursos del Programa destinados a inversión durante el primer año de ejecución. Estos son: Amazonas, Chocó, Guainía, Guaviare, Putumayo, Vaupés, Vichada y San Andrés, quienes recibirán recursos de fortalecimiento institucional y de preinversión. Estos departamentos mantendrán los cupos fijados por la Ley N° 188, con recursos ordinarios de la Nación, para sus obras viales.

2. Criterios de elegibilidad

3.7 Cuatro criterios básicos se aplican para seleccionar los proyectos: institucionales, sociales, técnico-ambientales y económicos, todos los cuales están estrechamente interrelacionados. Los criterios institucionales suponen seleccionar aquellos caminos que, dentro del PTI, poseen la mayor importancia desde el punto de vista de su utilización (niveles de tránsito) y funcionalidad (rol que el camino desempeña) y, por lo tanto, poseen prioridad.

3.8 El criterio social implica la validación de dicho PTI por parte de estamentos representativos de la sociedad departamental, mediante su difusión, ratificando las prioridades en él establecidas y las soluciones técnicas adoptadas. Los criterios técnicos traen aparejados la adopción de la mejor solución técnica, evitando esfuerzos de sobreinversión y la aplicación de tecnologías

^{15/} Durante el primer año de ejecución del Programa, se ordenarán las normas ambientales y se las presentará en la forma de una Guía de Gestión Ambiental.

superiores a las necesidades inmediatas y mediatas, que puedan originar innecesarias tensiones sobre la limitada capacidad financiera del departamento.

- 3.9 Por último, el criterio económico supone seleccionar aquellos proyectos que presenten una tasa de retorno superior al 12%. Si un proyecto no alcanzara esta tasa de rendimiento, se elaborará un nuevo diseño que, respondiendo a las necesidades funcionales y de demanda de la vía, se basará en normas menos exigentes y, por ende, menos costosas y se llevará a cabo un nuevo análisis económico. Si aún así no alcanzara el criterio antes mencionado, se descartará la financiación del camino dentro del Programa y se revisará la inclusión de éste en el PTI.
- 3.10 En síntesis, los criterios de elegibilidad aplicables a los caminos del Programa son los siguientes: (i) formar parte del Plan de Transporte e Infraestructura departamental elaborado por las secretarías de obras públicas (SOP); (ii) estar dentro de las prioridades identificadas por dicho plan; (iii) poseer un tránsito medio diario igual o superior a 100 vehículos/día; (iv) las soluciones técnicas propuestas se encuentran dentro del alcance del Programa (mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento periódico y rutinario); (v) contar con diseños técnicos y ambientales adecuados ^{16/}; (vi) haber sido evaluados en su factibilidad económica y financiera mediante metodologías apropiadas (en general, aplicándose el modelo HDM III-1995); (vii) poseer factibilidad ambiental; (viii) provenir los beneficios económicos de los ahorros de costo de operación de vehículos y, en menor medida, de los ahorros de tiempo de los usuarios; y (ix) poseer una tasa interna de retorno (TIR) igual o superior al 12%.

3. Naturaleza de la operación

- 3.11 El Programa, al ser dependiente de las demandas de múltiples ejecutores (los departamentos) que revisan anualmente sus prioridades, no tiene identificadas la totalidad de las obras a ser financiadas durante su vigencia; es, por lo tanto, un préstamo plurianual ("time-slice"), en el que las inversiones de los períodos subsiguientes se analizarán y acordarán durante las misiones de administración, a propuesta del ejecutor.
- 3.12 Las metas o hitos del Programa ("benchmarks") están ligados a su carácter de operación plurianual. Se han establecido en forma global las metas físicas y, por medio de los indicadores de seguimiento, se verán los progresos en materia institucional departamental. Los informes de seguimiento y las reuniones anuales de administración permitirán establecer el cumplimiento de estos hitos.

^{16/} Durante el año 1997, el FCV aprobó nuevos TdR para la elaboración de diseños definitivos, los que cuentan con la no objeción del Banco, y han sido incluidos dentro del MPO.

C. Estrategia de ejecución

- 3.13 El programa del primer año prevé la rehabilitación y mejoramiento de 102 km de caminos de la red vial primaria departamental, así como el mantenimiento rutinario de 333 km; esta última actividad utilizará preferentemente mano de obra local e incentivará la creación de microempresas y el desarrollo del mercado de pequeños contratistas locales.
- 3.14 El acuerdo general de ejecución establecerá que el FCV, durante las misiones anuales de administración, someterá al examen y aprobación del Banco el plan de inversiones propuesto para el año siguiente, con indicación de las actividades en cada departamento, el calendario de ejecución, el presupuesto de cada uno de los componentes del Programa y las justificaciones correspondientes, entre otra información.
- 3.15 El MPO establecerá los procedimientos de acceso a los recursos y las directrices, especificaciones técnicas y TdR para el diseño, ejecución y supervisión de las diferentes actividades de preinversión e inversión financiadas por el Programa. El uso del MPO garantizará la coherencia entre las soluciones propuestas así como su sostenibilidad.
- 3.16 La asistencia técnica en la planificación y gestión de los caminos departamentales se ofrecerá mediante la contratación de firmas consultoras o expertos individuales una vez que la necesidad de éstos haya sido identificada por el FCV o solicitada por el departamento. La capacidad institucional de los departamentos, y la necesidad de fortalecimiento institucional y sus características, se establecerá mediante evaluaciones de desempeño periódicas, a ser llevadas a cabo directamente por el FCV o por la firma de control de gestión técnica.

D. Seguimiento y supervisión

1. Seguimiento

- 3.17 Para el seguimiento del Programa, el FCV desarrollará sistemas propios que permitan un adecuado control de gestión en materia de administración, ejecución e impacto de los proyectos (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento viales), asistencia técnica e institucional a los departamentos y cumplimiento de procedimientos operativos.
- 3.18 El seguimiento de la ejecución del Programa se hará en dos planos simultáneos. El primero comprende la evaluación de resultados y los planes anuales que serán llevados a cabo en forma ininterrumpida por el FCV y el MT; el segundo incluye la evaluación a ser realizada por una empresa independiente con periodicidad semestral. Se ha acordado con el FCV los indicadores de seguimiento de los resultados a obtener, los que se incluirán en el MPO y servirán

para cuantificar la eficiencia del FCV y los departamentos en la ejecución del Programa.

2. Control de gestión técnica

- 3.19 El FCV contratará a una firma que, con una periodicidad semestral y durante la vigencia del Programa, efectuará un control de calidad técnica de sus procedimientos y proyectos. Estas evaluaciones, realizadas por muestreo, complementarán las acciones habituales del FCV y permitirán, por medio de sus recomendaciones, identificar áreas donde los departamentos requieran asistencia institucional o haya necesidad de reformar los procedimientos administrativos o técnicos del FCV. **Esta empresa deberá iniciar la primera evaluación dentro de los doce meses de firmado el Contrato de Préstamo; los TdR para su contratación deberán haberse acordado antes del primer desembolso.** Los informes elaborados por esta empresa serán enviados al Banco a su presentación; son complementarios de los mencionados en el párrafo 3.22.

3. Sistema de información

- 3.20 El SNC cuenta con un Sistema de seguimiento y evaluación de proyectos de inversión (SSEPI) que consiste en metodologías y procedimientos que permiten controlar el ciclo del proyecto dentro del SNC. Estas metodologías abarcan los procesos de identificación, formulación, viabilidad, aprobación, contratación, manejo de fiducias, seguimiento y operación de los proyectos; incluyen también el comportamiento del FCV y las UDECO, en tanto sistema integrado, al consolidar la información de los proyectos individuales.
- 3.21 Los objetivos principales del SSEPI incluyen el apoyar al FCV en la administración, evaluación y seguimiento de sus proyectos de inversión y constituir un Banco de Datos que proporcione información gerencial en materia de comportamiento de planes y programas de inversión.

4. Presentación de informes

- 3.22 **El FCV presentará informes semestrales sobre todos los componentes del proyecto.** Dichos informes se presentarán al Banco dentro de los sesenta (60) días siguientes a la finalización de cada semestre calendario y en ellos se describirán los siguientes aspectos: (i) progresos conseguidos en relación con los indicadores de ejecución y calendario de desembolsos convenido; (ii) calendarios actualizados de ejecución y desembolso en relación con el resto del Programa; (iii) cumplimiento de cláusulas contractuales; y (iv) programa de labores y planes de acción para los dos semestres siguientes. El primero de ellos incluirá un informe anual de mantenimiento.

5. Exámenes anuales

- 3.23 Con periodicidad anual, en el mes de julio, el Banco y el FCV efectuarán un examen conjunto de los progresos alcanzados en la ejecución del Programa y en el logro de sus objetivos. Participarán en él otros organismos involucrados (MT, INV, DNP, MHCP), consultores y departamentos que hayan formado parte de los programas de inversión y fortalecimiento institucional; eventualmente, en caso de obras de particular interés, se invitará a participar a las comunidades beneficiarias.
- 3.24 Las evaluaciones presentarán una oportunidad para examinar los siguientes aspectos: (i) progreso en la ejecución de los componentes físicos del proyecto; (ii) comportamiento y desempeño del FCV, departamentos, UDECOs, etc.; (iii) participación de la comunidad y los gobiernos departamentales en la selección y control de gestión de proyectos; (iv) actualización y mejora de los PTI; (v) progreso de los componentes de fortalecimiento institucional; (vi) idoneidad de los procedimientos indicados en el MPO; (vii) aplicación de los criterios de protección ambiental; (viii) progreso en la reestructuración y fortalecimiento de la administración vial departamental; (ix) financiamiento y sostenibilidad del mantenimiento rutinario; (x) justificación de la inversión realizada, propuestas institucionales a ser ejecutadas y plan de acción y presupuesto para el ejercicio siguiente; y (xi) el calendario de ejecución del Programa y los indicadores de desempeño.
- 3.25 Si la ejecución no fuera satisfactoria, el Gobierno preparará planes de acción correctores, los que serán presentados al Banco para su no objeción dentro de los dos meses siguientes al fin de la misión. Si estas acciones no fueran suficientes, el Banco aplicará medidas remediales, las que podrán llegar a la suspensión de compromisos.

6. Evaluación ex post

- 3.26 El FCV, en consulta con DNP y MHCP, ha decidido realizar, dentro de los doce meses de finalizado el Programa, una evaluación ex post del mismo, en la que se examinarán los resultados de los principales componentes. El costo de esta evaluación será cubierto con recursos de contrapartida, habiendo sido éstos contemplados en el componente de desarrollo institucional. El acuerdo respecto de los TdR a utilizarse en esta evaluación limitará el riesgo de duplicación de esfuerzos con el informe de terminación de proyecto.

E. Adquisiciones

1. Obras civiles

- 3.27 Para todo contrato que supere los US\$5 millones se deberá efectuar una licitación pública internacional (LPI). Para la contratación de

obras por un valor superior a US\$250.000 se utilizará la licitación pública nacional (LP), de acuerdo a la legislación nacional. Debido al tamaño de las obras y el monto resultante, es poco probable la participación de contratistas extranjeros en las LPI y LP. No obstante, en los documentos de licitación y avisos de adquisición se especificará claramente que se admite la participación de empresas extranjeras pertenecientes a países miembros del Banco y que la financiación está parcialmente asegurada mediante el préstamo a ser otorgado.

- 3.28 Las obras cuyo costo se estime en el equivalente de US\$250.000 o menos por contrato, se efectuarán en virtud de concurso de precio fijo adjudicados en función de las cotizaciones obtenidas de por lo menos tres contratistas nacionales calificados en respuesta a una invitación escrita y de conformidad con la legislación nacional.
- 3.29 La contratación de obras pequeñas, con un costo estimado inferior a US\$50.000, podrá efectuarse mediante contratación directa de microempresas o pequeños contratistas locales. El MPO indicará claramente que, en estas condiciones, un solo contratista no podrá aceptar más de tres contratos simultáneamente en el mismo departamento y que, en total, el valor de estos contratos no pasará de US\$3 millones durante todo el Programa.
- 3.30 La construcción de obras y la adquisición de bienes por encima de US\$5 millones y US\$350.000 respectivamente, se acogerán a los procedimientos del Banco.

2. Servicios de consultoría

- 3.31 Los consultores se contratarán de acuerdo con los procedimientos establecidos. Entre los servicios que podrán contratar figuran los siguientes: estudios económicos y financieros, ambientales, diseños de ingeniería, supervisión de obras, asistencia técnica, cursos de capacitación, servicios de auditoría y control de gestión, fortalecimiento institucional. Para todos los contratos mayores a US\$200.000 se utilizará un concurso de méritos, debiendo aplicarse los procedimientos del Banco.

3. Examen de las adquisiciones

- 3.32 En lo relativo a las obras civiles, todas las LPI y la primer LP preparada por cada departamento serán objeto de examen previo de la publicidad, documentos de licitación, evaluación de ofertas y adjudicación de contratos. Las siguientes LP, por departamento, serán examinadas en forma ex post. Toda la documentación será tramitada directamente por el FCV. El examen de la documentación correspondiente a las LP podrá suplirse, a discreción del Banco, mediante un informe, a ser presentado por el FCV, que contenga la opinión de éste con respecto a la existencia y calidad de la documentación técnica y el cumplimiento, por parte del subproyecto, de los requisitos establecidos en el MPO.

- 3.33 En lo que respecta a las empresas de consultoría cuyos servicios se estime en US\$100.000 o más, así como consultores individuales que excedan los US\$50.000, se acogerán a los procedimientos del Banco. En los servicios de consultoría por debajo de esos límites solamente serán objeto de examen previo los TdR.

F. Aspectos financieros

1. Fondo rotatorio

- 3.34 Se abrirá una cuenta rotatoria con una asignación autorizada equivalente al 5% del monto del préstamo (US\$5 millones). El Banco repondrá este fondo una vez recibidas las correspondientes peticiones de desembolso del Prestatario debidamente justificadas. El FCV controlará el uso del fondo y se encargará de preparar las solicitudes de desembolso.

- 3.35 El nivel mencionado se considera apropiado para los desembolsos previstos durante el primer año de ejecución del Programa (US\$9 millones), pero puede convertirse en una restricción durante el segundo y tercer año, donde el uso de fondos alcanzará los US\$30 millones y US\$40 millones, respectivamente. Durante la administración de la operación se analizará el funcionamiento de esta cuenta rotatoria y, si fuera necesario, podrá recomendarse elevar dicha asignación hasta el 10% del monto de la operación.

2. Renovación del fondo rotatorio

- 3.36 Para agilizar la ejecución del Programa, en el caso de los convenios de financiación con los departamentos, la renovación del fondo rotatorio podrá efectuarse mediante la presentación, por parte del FCV, de la evidencia de haber girado los recursos contemplados en los mismos. En estos casos, la documentación de apoyo de los gastos financiados deberá conservarse en las oficinas del FCV o del departamento, a disposición del Banco, para su revisión ex post. Los gastos efectuados sin el soporte de un convenio deberán justificarse mediante la presentación de los correspondientes comprobantes de gasto. La solicitud de renovación del fondo rotatorio la presentará el FCV a través del MHCP. La documentación en apoyo de las mismas se conservará en el FCV y podrá ser examinada por el Banco durante las misiones enviadas con tal fin o por la Representación. Información técnica y económica referida a los proyectos incluidos en toda petición de desembolso deberá poder obtenerse por medio de la base de datos del Programa.

3. Auditoría

- 3.37 El gobierno, por medio de una firma privada o por conducto de la Contraloría General de la República, ejercerá la auditoría dentro de principios y procedimientos aceptables para el Banco. Esta auditoría supervisará los gastos del Programa y la cuenta especial, las transferencias y las declaraciones de gastos, comenzando con la auditoría correspondiente a 1998, de conformidad con TdR aprobados

por el Banco. Mientras dure el proyecto, se presentarán anualmente al Banco, dentro de los cuatro meses después del cierre del año fiscal, copias auditadas de los informes del préstamo.

4. Calendario de desembolso

3.38 El período de desembolso es de cuatro años.

IV. ANALISIS INSTITUCIONAL Y FINANCIERO

A. Prestatario y organismo ejecutor

- 4.1 El prestatario será la República de Colombia. El organismo ejecutor será la Financiera de Desarrollo Territorial S.A., por conducto del Fondo de Cofinanciación de Vías. FINDETER fue creada por Ley N° 57 de 1989, con el objeto de promocionar el desarrollo regional y urbano apoyando a los ET, mediante la financiación y asesoría en lo referente al diseño, ejecución, administración de proyectos y programas de inversión. Posteriormente, por Decreto 2132/92, el gobierno amplió las actividades de FINDETER, autorizándola a administrar un Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Vial y Urbana (FCIVU), que se manejaría como un sistema especial de cuentas.
- 4.2 La Ley N° 105 de 1993 creó el Fondo de Cofinanciación de Vías, modificando la denominación y el destino de los recursos antes contenidos en el FCIVU.
- 4.3 Los recursos del Fondo mencionado se administran fiduciariamente y se destinan a cofinanciar proyectos de inversión presentados por los ET. El mandato otorgado a FINDETER es claro, por cuanto le prohíbe taxativamente participar en la ejecución de los proyectos objetos de cofinanciación.

B. Marco institucional

- 4.4 La administración vial ha sufrido profundos cambios en el último quinquenio, debido al proceso de descentralización ordenado por la Constitución de 1991. Este proceso, que dista todavía de haber finalizado, ha sufrido vaivenes respecto de una transferencia clara de caminos hacia los ET. Al notable incremento de la red vial departamental, que se ha duplicado desde 1993 a la fecha, se suma la baja capacidad financiera e institucional de buena parte de los gobiernos departamentales. Una base institucional en formación, la falta de delimitación de responsabilidades y la fuerte dependencia de las asignaciones presupuestarias del gobierno central han impedido a los gobiernos departamentales prestar servicios en consonancia con las necesidades y coordinar los programas de desarrollo.
- 4.5 Desde 1993, el gobierno ha emprendido medidas a largo plazo encaminadas a reestructurar la gestión del sector vial con el fin de mejorar su eficiencia. El proceso comenzó con la creación del MT y la reestructuración del sector vial, creando el INV y asignándole estrictas responsabilidades sobre la red vial nacional, la que fue claramente identificada; se dispuso que todo camino no perteneciente a esta red vial principal fuera transferido a los ET, disponiéndose asimismo la liquidación del FNCV. Si bien esta última

medida ha sido revertida, los lineamientos generales se mantienen incólumes:

- a. reorientación de la misión del MT hacia la formulación de políticas, planificación de la inversión, coordinación entre modalidades de transporte, regulación del uso de las vías de comunicación y supervisión del sistema de transporte;
- b. definición de funciones y responsabilidades propias de la administración vial de los diversos niveles de gobierno, en el marco del programa gubernamental de descentralización. La responsabilidad de los caminos secundarios recae sobre el departamento, con apoyo financiero a través del SNC;
- c. establecimiento de una agencia vial (INV) con autonomía técnica, administrativa y financiera para administrar la red de carreteras nacionales. Entre las características principales de esta agencia figuran la contratación de la mayor parte de las obras al sector privado, con amplio uso de concesiones y planes de construcción-operación-transferencia y su funcionamiento de acuerdo con el régimen laboral del sector privado; y
- d. garantía del financiamiento continuo del mantenimiento de carreteras por instituciones centrales y establecer mecanismos para financiar el mantenimiento de los caminos a cargo de los entes territoriales, en consonancia con la evolución del programa de descentralización del Gobierno.

C. Estructura orgánica del FCV

- 4.6 FINDETER cuenta con una Dirección de Fondos de Cofinanciación, que depende directamente de la Presidencia de FINDETER. El FCV funciona como una cuenta especial administrada por FINDETER. El FCV es apoyado por FINDETER en aspectos generales y específicos de las áreas administrativa, financiera, jurídica, de recursos humanos, informática y sistemas.
- 4.7 De la Dirección de los Fondos de Cofinanciación depende la Subdirección de Vías (FCV) y de ésta un grupo de 8 profesionales y 2 auxiliares que atienden las áreas técnica, económica, presupuestal y operativa. En cada una de éstas, particularmente las áreas técnica y económica, los profesionales cumplen funciones propias de la evaluación de los proyectos viales de competencia del FCV, de asistencia técnica y seguimiento a los convenios y proyectos ejecutados por los ET. Para aspectos relacionados con la coordinación general del Programa, su formulación y de las consultorías especiales propias de la preparación de la operación (Gerencia Preparatoria; Consultoría Ambiental; Consultorías Regionales), el FCV contó y cuenta con un asesor permanente.
- 4.8 El FCV contrata personal con cargo a recursos provenientes del presupuesto nacional asignado durante cada vigencia. En atención a la limitada capacidad de personal, se prevé que algunas

actividades, tareas y responsabilidades sean asumidas por firmas o consultores individuales, como sería el caso de los esquemas de control de calidad y de gestión de proyectos, así como de asesorías puntuales a los departamentos como parte del fortalecimiento institucional contemplado en el Programa.

D. Estructura institucional a nivel departamental

- 4.9 La estructura institucional a nivel departamental es variada. Muchos departamentos cuentan con SOP, otros están evolucionando hacia secretarías de transporte. En casi todos los casos, están en medio de un proceso de adaptación y ajuste debido a las responsabilidades asumidas a partir de la transferencia de la red vial.
- 4.10 El desafío que enfrentan los departamentos, y por ende el Programa, es desarrollar una administración vial ágil y profesional, con gran capacidad de planificación y contratación de obras con el sector privado. El punto de partida es alentador pues la mayoría de las administraciones están adoptando esta orientación, favorecida por las exigencias de la Ley N° 105 y del FCV, que no financia obras por administración.

E. Otras instituciones departamentales

- 4.11 A nivel departamental dos instituciones desempeñan un rol fundamental: las UDECO y los CODECO. Las primeras son oficinas técnicas cuya función es la de inscribir, registrar y opinar sobre la viabilidad de los proyectos, ejerciendo el control y seguimiento de los proyectos cofinanciados. Están ubicadas en las oficinas de planeación departamental y se apoyan en las respectivas secretarías sectoriales. El FCV colabora en la CyE y el equipamiento de las mismas.
- 4.12 Los CODECO son comités de decisión política y técnica, presididos por el gobernador y en los que participan alcaldes, representantes de las comunidades y el FCV. En ellos se aprueba la asignación de los recursos a los diversos proyectos y, en el caso de obras y apoyos institucionales de responsabilidad departamental, su acuerdo es imprescindible para que el FCV considere en su Comité de Administración la autorización de dichas solicitudes.

F. Análisis financiero del Programa

- 4.13 El FCV demandó, en 1996, el 10,3% de los recursos del presupuesto nacional correspondiente al sector transporte. Este porcentaje ha crecido sostenidamente desde su creación (5,0% en 1994; 6,3% en 1995). La inversión del Programa implicará un incremento perceptible respecto de los niveles de inversión actuales, presentando niveles que poseen viabilidad presupuestaria y fiscal. Si bien DNP y MHCP no cuentan con proyecciones financieras para el FCV en los próximos años, el anteproyecto de presupuesto para 1998

y las previsiones de asignación de recursos al Programa (años 1998-2001) ratifican ésto.

G. Evolución de la inversión vial

- 4.14 Los recursos de inversión disponibles y asignados han aumentado de forma constante desde 1993, año de creación del FCV. A partir de esa fecha y con la decisión de transferir los caminos secundarios y terciarios a los departamentos, el volumen de recursos administrados por el FCV aumentó significativamente. Estos recursos, que durante los años 1994 y 1995 estaban destinados a cumplir con los compromisos de rehabilitación asumidos por el gobierno nacional antes de la transferencia, para poder hacer efectiva ésta, paulatinamente fueron liberándose de estos compromisos y hoy son, en su mayoría, recursos que se asignan en base a las prioridades departamentales.
- 4.15 Durante el período 1993-1997, los recursos fiscales ascendieron de US\$20,6 millones a US\$67,4 millones, con un pico de US\$117,8 millones en 1996, reflejando el esfuerzo fiscal realizado por el gobierno y la voluntad política de cumplir con los compromisos asumidos para apoyar la transferencia. Esa cifras aumentarán durante 1998 y años subsiguientes, tal como se prevé en el Plan Nacional de Desarrollo y en el documento CONPES 2940 17/.
- 4.16 Los organismos nacionales participantes en la financiación de la red vial, cualquiera sea la jurisdicción responsable por ésta, son tres: INV, FCV y ex-FNCV, que fuera reorganizado por la Ley N° 188 pero cuyo rol futuro no ha sido claramente establecido. La actividad del gobierno central en el sector vial ha aumentado considerablemente, debido parcialmente a préstamos otorgados por varios organismos multilaterales de crédito, entre los que ocuparon un lugar relevante el BID y el Banco Mundial y, por encima de todo, al esfuerzo financiero del Tesoro, que aumentó considerablemente sus desembolsos. Además de estos recursos, se efectúan inversiones a través de los gobiernos departamentales; no se pudo determinar el monto de los gastos efectuados por éstos.
- 4.17 El aumento de los recursos asignados por el gobierno nacional al sector vial en los últimos años, así como el compromiso del gobierno de mantener el monto actual durante los años sucesivos, denotan la voluntad política de responder a las necesidades del sector. El gobierno deberá confirmar su compromiso anualmente, asignando los recursos fiscales necesarios para realizar el programa de inversión sectorial mediante la correspondiente aprobación presupuestaria.

17/ Documento CONPES 2940. Autorización a la nación para contratar un crédito externo destinado a financiar parcialmente el Programa de carreteras departamentales. 30 de julio de 1997.

V. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

A. Aspectos generales

- 5.1 El Programa está en conformidad con la orientación general del Gobierno de Colombia de apoyar la descentralización administrativa, transfiriendo crecientes responsabilidades y recursos a los entes territoriales. Con su ejecución el gobierno se propone varios objetivos: (i) consolidar el proceso de transferencia de caminos, fortaleciendo institucional y financieramente a los departamentos; (ii) desarrollar la planificación y la capacidad de gestión vial; (iii) impulsar la rehabilitación y mejoramiento de la red vial departamental y su mantenimiento rutinario; (iv) reducir los costos de transporte; y (v) desarrollar el mercado de pequeñas y medianas empresas de contratistas y consultores viales.
- 5.2 Este proyecto está en consonancia con la estrategia del Banco para el sector vial, en el que la reducción de los costos de transporte, la consecuente mayor movilidad y facilidad de acceso de la población y el mejor mantenimiento estimularán la actividad económica y mejorarán la calidad de vida.

B. Viabilidad técnica

- 5.3 El análisis de las vías a rehabilitar y mantener durante el primer año del Programa, así como los resultados obtenidos durante la preparación del mismo, demuestran que las actividades de rehabilitación y mantenimiento constituyen soluciones técnicas válidas. Se dispone de diseños técnicos, incluidas las especificaciones ambientales generales (planes de manejo ambiental en la forma de DEMA), para las vías correspondientes al primer año de ejecución del Programa, los que son apropiados para las condiciones actuales y la utilización prevista de dichas vías. La calidad técnica mejorará durante la ejecución del Programa a medida que los departamentos y firmas consultoras, contratistas y supervisoras se familiaricen con los requisitos especificados en los TdR acordados y contenidos en el MPO.
- 5.4 La preparación del Programa está concluida; el FCV ha financiado en 1996 la rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de caminos, con una inversión de US\$81,8 millones; si bien la inversión prevista para 1997 es menor (US\$36,6 millones), estas cifras confirman la viabilidad técnica del Programa así como la capacidad de gestión y el desarrollo institucional del organismo ejecutor.
- 5.5 La asignación de fondos se efectúa en forma amplia, sin identificarse en el presupuesto del FCV los caminos a los que dichos fondos se deben destinar. Aunque el plan de inversión de 1998 está ya establecido, la reunión anual de administración realizará actividades de seguimiento del plan de inversiones, en

las que se examinarán tanto éste como las vías que se deben mejorar, rehabilitar y mantener.

- 5.6 El FCV ha efectuado una selección de departamentos (párrafo 3.6) descartando aquéllos que carecen de las condiciones técnicas, institucionales o financieras para participar en el programa de inversiones del primer año. Todos, sin embargo, podrán acceder a los recursos de desarrollo institucional.

C. Viabilidad institucional

- 5.7 El FCV tiene una estructura organizativa y operativa adecuada para la ejecución del Programa. Su personal profesional y técnico participó activamente en su formulación y preparación y posee experiencia suficiente para administrarlo una vez que se apruebe el financiamiento; **el FCV incorporará, como condición previa al primer desembolso, cuatro profesionales que complementarán su planta actual.**
- 5.8 El FCV recurrirá a consultores externos para asistirlo en aspectos técnicos, administrativos y financieros, que complementen su propia capacidad y garanticen evaluaciones oportunas acerca de la ejecución y resultados obtenidos. Asimismo cuenta con TdR aprobados por el Banco para la contratación de asistencias técnicas específicas, si el caso así lo requiriera (ingeniería, viabilidad económica y estudios ambientales, asistencia institucional a los gobiernos locales, procedimientos de adquisición, MEMR).
- 5.9 El Programa es ejecutable bajo las actuales condiciones, aún cuando los procedimientos del SNC sean burocráticos y complejos y la ley orgánica de presupuesto imponga trabas adicionales. Los departamentos conocen éstas y, a medida que presenten más proyectos y de mayor demanda técnica y de ejecución, se logrará mayor flexibilidad en su aplicación. Asimismo, durante la preparación de la operación se ha visto la voluntad de los organismos nacionales (FCV, DNP, MHCP, Congreso) de flexibilizar paulatinamente dichas normas y procedimientos.

D. Viabilidad financiera

- 5.10 La viabilidad financiera está garantizada (como se expone en el capítulo anterior) por la prioridad que el Gobierno otorga al Programa, por su compromiso de financiar al sector vial departamental y por la disponibilidad de recursos presupuestarios. En este Programa, los fondos de contrapartida representarán, a lo largo del período 1998-2001, un total de US\$67 millones, los que se asignarán anualmente en el presupuesto del FCV, en conformidad con el calendario de inversión. Estos fondos son equivalentes al presupuesto recibido por el FCV durante los tres últimos años.
- 5.11 Por consiguiente, se considera que el gobierno no tendrá dificultades para apoyar sus compromisos financieros con el

Programa, debido a su impacto limitado en las finanzas del FCV. Además, el Programa permitirá introducir ajustes en el plan de inversión y establecer la disponibilidad de fondos locales para los años siguientes así como el eventual reconocimiento de la contrapartida departamental como contrapartida del préstamo.

- 5.12 Finalmente, el Gobierno confiere gran prioridad a este Programa, lo que fue ratificado por los ministerios de Transportes y de Hacienda y Crédito Público. No se prevé que esta calificación de prioridad cambie en el futuro próximo.
- 5.13 Con respecto a las exigencias establecidas por el Banco de la República en materia de encajes a préstamos externos, los arreglos fiscales previstos por el MHCP permiten aseverar que dichas normas no deberían tener impacto significativo sobre los desembolsos y la ejecución del Programa. El MHCP adoptó las siguientes acciones para mitigar su impacto: (i) el MHCP depositará la retención del 30% correspondiente a cada desembolso ante el Banco de la República, durante el plazo de 18 meses exigido por este último; o (ii) depositará el equivalente al costo de inmovilización de los recursos.
- 5.14 El MHCP aseveró que estas medidas, si bien agregan trámites administrativos, no demorarán su ejecución financiera; ratificó que el depósito ante el Banco de la República estará sujeto a la disponibilidad del PAC, por lo que el FCV presentará el plan de desembolsos con el objeto de prever las necesidades de tesorería inherentes a dicho depósito.

E. Viabilidad económica

- 5.15 De acuerdo con los criterios de elegibilidad descritos en párrafos 3.7 a 3.10, las obras incluidas en la preparación y en el primer año del proyecto han demostrado su viabilidad económica, presentando una tasa de rendimiento económico que supera el umbral del 12%.

F. Viabilidad ambiental

- 5.16 El Comité del Medio Ambiente ha clasificado este proyecto dentro de la Categoría III; en consecuencia, el proyecto contiene varias medidas encaminadas a garantizar la validez del Programa desde el punto de vista ambiental. El FCV ha incorporado en sus procedimientos técnicos medidas para preservar el medio ambiente y ha actuado en conjunto con MT, MMA y las CAR para que estos procedimientos sean adoptados por la autoridad de aplicación ambiental y los departamentos. El EIA fue publicado el 20 de agosto de 1997 y enviado al PIC el 17 de septiembre; el Resumen Ambiental se remitió el 6 de octubre.

G. Contribución a la lucha contra la pobreza

- 5.17 Si bien el proyecto no está específicamente orientado a aliviar la pobreza, su aplicación redundará en beneficio de gran número de comunidades rurales ubicadas en los alrededores de las grandes ciudades y centros de producción y consumo pero que carecen de adecuadas vías de comunicación. El proyecto no está específicamente orientado a solucionar aspectos de la mujer, con la excepción de que su implementación mejorará el acceso a servicios sociales, como hospitales y escuelas, lo que representa un beneficio proporcional mayor.

H. Beneficios

- 5.18 El beneficio genérico del Programa surge de la mejora en la capacidad de gestión sobre la red vial departamental y la mayor participación privada en su rehabilitación y mantenimiento mejorará las condiciones de viaje sobre dicha red, reduciendo costos de viaje y aumentando la seguridad, con un considerable impacto sobre las economías regionales.
- 5.19 En particular, la adopción de criterios de planificación vial estrictos, su revisión anual por entidades competentes (FCV, MT, DNP) y, sobre todo, por la comunidad a través de la publicidad y difusión de los mismos, dotará a la gestión vial de una estabilidad y transparencia de la que hasta ahora carecía. Todo ello, apoyado por criterios técnicos estrictos en el dimensionamiento, evaluación y diseño de los proyectos, apoyado en el MPO, dará paulatinamente un contenido profesional a la gestión vial.
- 5.20 Asimismo, la descentralización vial, a la cual el Programa apoya, tiende a dar mayores atribuciones a los gobiernos departamentales, mientras que la continuidad en la asignación de recursos permitirá planificar obras de mayor alcance. El Programa, a su vez, apoyará a los departamentos en la transferencia a los municipios de la red vial terciaria a su cargo. Por último, se estimula las actividades de mantenimiento rutinario como forma ineludible de preservar un patrimonio vial irreemplazable.

I. Riesgos

- 5.21 Los riesgos identificados del Programa propuesto pueden clasificarse en tres categorías: (i) de acceso departamental a los recursos del FCV; (ii) de capacidad de ejecución de entidades beneficiarias; y (iii) de financiamiento departamental. Estos riesgos se atenúan respecto a los proyectos del primer año, ya que el FCV y la ley de presupuesto 1998, han restringido la actividad de inversión a aquellos departamentos que cuentan con capacidad técnica, institucional y financiera para llevarlo a cabo. En años futuros, el Programa colaborará con estos departamentos para que participen de los componentes de inversión.

- 5.22 Con relación al primer riesgo, el acceso a los recursos de cofinanciación sigue líneas claras pero complejas, que dificultan y demoran el uso de aquéllos. La experiencia ganada por los departamentos durante la existencia del FCV atenúa este riesgo y pone mayor énfasis en la importancia de la planificación como medio de aminorar las dificultades y demoras propias de la complejidad en los procedimientos.
- 5.23 El segundo riesgo se controlará mediante el desarrollo de consultorías específicas, en las áreas que los departamentos las requieran, con el objeto de permitir una ejecución acorde con los requisitos del Programa. Una vez identificada una asistencia técnica, la entidad beneficiaria deberá convenir con el FCV los alcances, objetivos y tareas resultantes de la misma.
- 5.24 En el caso del tercer riesgo, la flexibilidad del Programa permitirá apoyar aquellas obras en los departamentos que no presenten restricciones presupuestarias a las demandas de coparticipación establecidas por el FCV. El Programa identificará las necesidades financieras de los proyectos y las fuentes de financiamiento disponibles. La existencia de PTI plurianuales permitirá realizar previsiones financieras que mitigarán este riesgo.

COLOMBIA

Programa de carreteras departamentales (CO-0058)
Marco lógico e indicadores

TEMEN DESCRIPTIVO	INDICADORES CUANTIFICABLES	MEDIOS DE COMPROBACIÓN	SUPUESTOS IMPO
o rar la eficiencia tema de transporte departamental, ndo sus costos de ón y de tiempo de e los usuarios y ndo su oferta rrollar la ad institucional, , de planificación ón departamental en vial	Al finalizar el proyecto: 1 se han rehabilitado los principales caminos de la red vial departamental (RVPD) 2 todos los caminos de la RVPD departamental se encuentran bajo un programa de mantenimiento rutinario 3 los departamentos elaboran y difunden sus PTI	1 inventarios viales y planes de infraestructura y transporte departamentales	1 apoyo contin Gobierno a la p de descentraliza financiamiento a RVPD 2 continuidad y mejoras en el s de cofinanciación desarrollo de f de ingreso local
to ución de obras de iento, itación y miento en las ales vías lecimiento cional y zación de la vial rrollo y ejecución es viales uales de miento e inversión ción de la pación del sector en la gestión vial	A la finalización del Programa 1 los departamentos participantes cuentan con un sistema de gestión vial confiable y sostenible 2 75% de los caminos de la RVPD están en buena condición y sujetos a un mantenimiento rutinario sostenible 3 los departamentos asignan recursos suficientes para estas actividades	1 estadísticas del FCV y de los gobiernos locales 2 base de datos del FCV e inventarios viales departamentales 3 auditorías de desempeño llevadas a cabo por consultores independientes 4 información contractual e informes de supervisión preparados por consultores 5 presupuestos del FCV y departamentales	1 existencia de recursos de contrapartida departamental pa satisfacer requ de la cofinancia 2 simplificación procedimientos d acceso a los rec del FCV

COLOMBIA

Programa de carreteras departamentales (CO-0058) Marco lógico e indicadores

MEN DESCRIPTIVO	INDICADORES CUANTIFICABLES	MEDIOS DE COMPROBACIÓN	SUPUESTOS IMPOR
<p>dos ramiento, ltación y niento rutinario de ncipales caminos de</p>	<p>1 1.280 km de caminos de la RVPD han sido rehabilitados y mejorados y poseen una condición de servicio buena 2 2.400 km de caminos son mantenidos regularmente y permanecen en una condición de transitabilidad adecuada</p>	<p>1 inventario vial y PTI de los departamentos y base de datos del FCV 2 encuestas sobre estado de los caminos, desarrollada como parte de la auditoría de desempeño 3 evaluación del FCV y los departamentos a ser realizada por el Banco, como parte de la administración del Programa</p>	<p>1 los departame el FCV están ope e implementando Programa de acue los indicadores desempeño acorda 2 los departame han adoptado una "cultura del mantenimiento" 3 la seguridad interna permite ejecución oportu las obras 4 creación exit MEMR 5 participación departamental en programa de asis técnica 6 coordinación exitosa con otra agencias</p>

COLOMBIA

Programa de carreteras departamentales (CO-0058)
Marco lógico e indicadores

MEN DESCRIPTIVO	INDICADORES CUANTIFICABLES	MEDIOS DE COMPROBACIÓN	SUPUESTOS IMPOSIBLES
<p>nte de desarrollo cional</p> <p>rrrollo de la ad departamental de cación y gestión de</p> <p>o al proceso de rencia de la red ia departamental rrrollo de presas y pequeñas s locales para el nimiento</p>	<p>1 el FCV monitorea inversiones viales y el desempeño de los departamentos participantes</p> <p>2 los PTI han implementado la clasificación funcional de los camino y el inventario</p> <p>3 a la finalización del Programa, 50 microempresas y pequeñas empresas poseen contratos de mantenimiento rutinario</p>	<p>1 evaluación satisfactoria del FCV realizada por el Banco</p> <p>2 base de datos para el monitoreo del proyecto administrada por el FCV</p> <p>3 auditoría de desempeño de los componentes de desarrollo institucional</p>	<p>1 los departame identifican sus debilidades institucionales muestran interés resolverlas</p> <p>2 existe interés comunitario en l formación de MEN</p>

COLOMBIA

Programa de carreteras departamentales (CO-0058)
Marco lógico e indicadores

ITEM DESCRIPTIVO	INDICADORES CUANTIFICABLES	MEDIOS DE COMPROBACIÓN	SUPUESTOS IMPORTE
Asesoría y capacitación de cuatro funcionarios locales al FCV	US\$750.000	1 administración de la operación por parte de COF/CCO	1 disponibilidad de consultores locales e internacionales, la necesaria capacitación y experiencia
Elaboración de una auditoría técnica	US\$270.000		
Elaboración de firmas de conformidad a los procedimientos	US\$1.030.000		
Control de talleres	US\$515.000		
Examen del FCV y documentos	US\$710.000		
Envío de documentación de la auditoría	US\$30.000		
Envío de técnicos y materiales	US\$185.000		

COLOMBIA

PROGRAMA DE CARRETERAS DEPARTAMENTALES
CO-0058

Plan de adquisiciones

Principales adquisiciones del Programa	Financiamiento (%)		Método	Precalificación (si/no)
	BID	Local		
1. Obras civiles				
1.1 rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento periódico 80 lotes US\$107,7 millones	62	38	LP	NO
1.2 mantenimiento rutinario 180 lotes US\$18,2 millones	38	62	LP	NO
2. Consultorías				
2.1 diseños de ingeniería 80 lotes US\$7,5 millones	60	40	LP	(1)
2.2 supervisión de obras 100 lotes US\$13,9 millones	60	40	LP	(1)
2.3 fortalecimiento institucional 30 lotes US\$3,5 millones	80	20	LP	(1)

(1) La precalificación dependerá del monto de la contratación.
Fecha estimada de publicación del AGA: primer trimestre de 1998.

PROYECTO DE RESOLUCION

COLOMBIA. PRESTAMO No. ____/OC-CO A LA REPUBLICA DE COLOMBIA
(Programa de Carreteras Departamentales)

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 Carreteras Departamentales. Dicho financiamiento será por una suma de hasta cien millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$100.000.000) de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los "Plazos y Condiciones Financieras" y a las "Condiciones Contractuales Especiales" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.