

MEMORANDO

Clasificación de Archivo:

FECHA: RE3/EN3-101/03
AUG 12 2003

A: Funcionarios indicados al pie

De: Alvaro Llosa
EN3/CHF



Asunto: ECUADOR. Programa de Emergencia para Afrontar el Fenómeno del Niño
(EC-0182) (LO-1057/OC-EC). *Project Completion Report* (PCR).
Comité de Revisión Gerencial (CRG).

Me permito enviarles para su consideración y estudio la documentación identificada sobre la operación de la referencia. El proyecto apoyó diversos sectores cuyas acciones competen a varias divisiones funcionales y a OD5, por lo que se les agradece su especial atención.

Cúmpleme citarles a la reunión del Comité de Revisión Gerencial (CRG) para considerar este documento, la cual se llevará a cabo en el lugar y fecha siguiente:

Fecha: Miércoles, 27 de agosto del 2003

Hora: 3:00 p.m.

Lugar: NE-0819

Actuará como Secretario del CRG: Rubén Avendaño (RE3/EN3)

Miembros del CRG:

Ciro De Falco, RE3/MGR
Máximo Jeria, RE3/DEP
Liliana Rojas, RE3/RE3
Rafael Hernández, RE3/EN3
Elio Londero, RE3/RE3
Arne Paulson, RE3/RE3
Juan Manuel Fariña, SO3/CHF
Jaime Fernández, FI3/CHF
Xavier Comas, SC3/CHF
Alvaro Llosa, EN3/CHF
Ana María Rodríguez, OD5/CHF
Neville Beharie, OD6/CHF
Laura Profeta, OPR/LEG

Miembros Equipo del Proyecto (EC-0182):

Eduardo Casati, COF/CVE
Eduardo Figueroa, COF/CBR
Walter Soto, RE3/SO3
Miguel Coronado, LEG/OPR
Hugo Elvir, ROS/PRM

Otros invitados:

Carlos Jarque, SDS/MGR
Jacques Rogozinski, IIC/GEN
Manuel Rapoport, DPP/SPO
Keisuke Nakamura, FSS/DEP
Rodolfo Hernández, ROS/PRM
Eduardo Lora, RES
Dagoberto Redoschi, ROS/PRM
Guillermo Calvo, RES
Rosa Olivia Lawson, ROS
Camille Gaskin-Reyes, ROS/PMP
David Rogers, RE3/OD5
Carlos Elias, RE3/OD5
Dora Currea, CEC/REP
Rubén D. Avendaño, RE3/EN3
Marcelo Barros, COF/CEC

MEMORANDO

REPRESENTACION EN ECUADOR

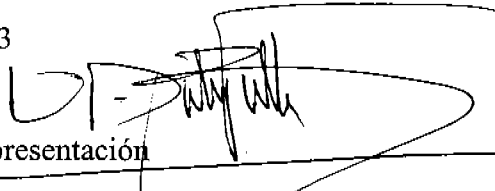
Clasificación de Archivo: PO-1057/OC-EC-PCR

CEC-2196/2003

FECHA: 2 de Julio de 2003

A: Sr. Máximo Jeria
Subgerente RE3/RE3

DE: Carlos Galvis,
Encargado de la Representación



ASUNTO: ECUADOR. Préstamo 1057/OC-EC. Programa de Emergencia para Afrontar el Fenómeno de El Niño. COPEFEN. Informe de Terminación de Operaciones (PCR).

Adjunto al presente sírvase encontrar copia del PCR de la operación del asunto, para el trámite respectivo. Cabe indicar que hemos incluido, como Parte Cinco, en documento aparte, el PCR de la Carta Acuerdo Colateral de las obras de emergencia de la carretera Cuenca – Molleturo – Empalme.

Vía correo electrónico estamos enviando los archivos que contienen este informe.

Atentos saludos.

Anexo: lo indicado.

C.c. Sr. Ciro de Falco, Gerente RE3/RE3
Sra. Ana María Rodríguez, Jefe RE3/OD5
Sr. David Rogers, RE3/OD5
Sr. Gustavo Nevárez, RE3/RE3

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO

ECUADOR

Proyecto EC-0182

**PROGRAMA DE EMERGENCIA PARA AFRONTAR EL
FENOMENO DE EL NIÑO**

Este documento fue preparado por: Marcelo Barros, Especialista Sectorial; Marco Mena Especialista Financiero y Dorys Ortí, quien colaboró con la elaboración de este documento.

Junio de 2003

INDICE

	Pág.
Parte Uno	
I. OBJETIVOS Y COMPONENTES DEL PROYECTO	4
A. Objetivos	4
B. Componentes	5
C. Supuestos	6
II. RESULTADOS Y OBJETIVOS DE DESARROLLO DEL PROYECTO	6
A. Nivel alcanzado de logro de los componentes del proyecto	7
B. Diferencias (objetivos programados y resultados finales)	10
C. Logros importantes no programados	10
D. Alcance y sustentabilidad de los objetivos	10
E. Objetivos que no serán alcanzados	10
F. Tasa interna de retorno	10
III. CAMBIOS EN LOS OBJETIVOS, COMPONENTES Y SUPUESTOS ORIGINALES	10
A. Cambios importantes en los objetivos, componentes o supuestos	10
B. Clasificaciones de fin de año del desempeño del proyecto, para cada año de ejecución	11
IV. LECCIONES APRENDIDAS	11
A. Diseño del proyecto	11
B. Ejecución del proyecto	13
C. Desempeño del prestatario / ejecutor	15
D. Seguimiento del desempeño del proyecto por parte del prestatario / ejecutor	17
E. Supervisión del Banco	18
V. LECCIONES PRINCIPALES Y RECOMENDACIONES PARA FUTUROS PROYECTOS	19
A. Lecciones	19
Parte Dos	
Sección preparada por el Ejecutor	21
Parte Tres	
A. Datos Básicos del Programa	25

B.	Costo y Financiamiento del Programa	26
C.	Datos del Programa	27

Parte Cuatro

A ser completado después del análisis de la Sede.

Parte Cinco

PCR de la Carta Acuerdo Colateral, obras de emergencia carretera Cuenca – Molleturo.
(Documento aparte, con numeración propia).

NOMBRE DEL PROYECTO:	Programa para Afrontar la Emergencia del Fenómeno El Niño. Incluye Carta Acuerdo Colateral. Sector de Protección y Rehabilitación de la Red Vial Nacional y Local – Obras de Emergencia de la Carretera Cuenca-Molleturo-Empalme.
NUMERO DEL PROYECTO:	EC0182
NUMERO DEL PRESTAMO:	1057/OC-EC
PAIS:	Ecuador
EJECUTOR DEL PRESTAMO 1057/OC-EC:	COPEFEN
SECTORES:	Inversión Social
MODALIDAD:	Programa de Obras Múltiples
FECHA DE APROBACIÓN POR DIR:	Nov-19-1997
FECHA DE VIGENCIA DEL CONTRATO:	Dic-05-1997
FECHA DE TERMINACIÓN:	Mar-05-2003
MONTO DEL PRESTAMO:	US\$70.8 Millones ¹ , de los cuales US\$16,000,000.00 son asignados para la Carta Acuerdo Colateral.
CLASIFICACION DE LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO:	Satisfactorio
CLASIFICACION DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO:	Satisfactorio

I. OBJETIVO Y COMPONENTES DEL PROYECTO.

A. Objetivos.

El objetivo general es el de apoyar al Prestatario en el financiamiento por etapas y campos de actividad, de las acciones necesarias para normalizar el desarrollo socioeconómico en las áreas afectadas por el Fenómeno de El Niño 1997-98. Los objetivos específicos son prevenir, evitar y disminuir los efectos que, como consecuencia del Fenómeno, ocasionen pérdidas de vidas humanas y propiedad, mayor deterioro de las condiciones de vida de la población afectada y dañen la infraestructura económica y el medio ambiente.

El Programa incluye también los compromisos establecidos en la **Carta Acuerdo Colateral**, cuyo objetivo principal es la ejecución de obras que mitiguen y minimicen el impacto que el Fenómeno El Niño (1997-98) tendrá sobre la Carretera Cuenca-Molleturo-Empalme, su zona de influencia directa e indirecta y sobre las

¹ El programa incluye también recursos del BID por US\$34.2 millones que fueron reasignados de otras operaciones en ejecución a la fecha de la aparición del Fenómeno del Niño.

poblaciones en ellas radicadas. De igual manera, se pretende desarrollar un plan de acción que permita poner la carretera en condiciones definitivas de servicio, y dé respuesta a los impactos sociales y ambientales que se generaron durante su construcción.

NOTA: El PCR sobre la ejecución de dicha Carta Acuerdo, se presenta por separado como anexo al presente documento.

B. Componentes.

El objetivo señalado en el párrafo anterior se obtuvo mediante la ejecución de las siguientes (a) Etapas; (b) Sectores; y, (c) Acciones de Fortalecimiento:

Etapas.

Antes de la emergencia, que incluye las actividades de preparación para la emergencia y actividades de prevención y/o mitigación de los efectos del Fenómeno de El Niño.

Durante la emergencia, que incluye el financiamiento de ayuda inmediata para evitar o minimizar las pérdidas humanas y el deterioro de las condiciones de vida de la población afectada.

Después de la emergencia, que incluye la reparación de la infraestructura de servicios, la provisión de medidas de seguridad para proteger a la población, con énfasis en la población pobre que ha sido afectada y la normalización de la actividad económica.

Sectores.

(i) Protección y rehabilitación de la red vial a nivel nacional; (ii) obras emergentes de defensa contra la acción del agua; (iii) provisión de albergues de emergencia y viviendas transitorias; (iv) protección y rehabilitación de obras sanitarias; (v) limpieza y manejo de desechos sólidos; (vi) protección a ciudades; (vii) protección y rehabilitación de obras hidráulicas; (viii) protección y rehabilitación de abastecimiento energético; (ix) protección y rehabilitación de servicios de atención a la salud; (x) protección y rehabilitación de servicios educativos; (xi) protección de abastecimiento de alimentos; (xii) ayuda humanitaria a poblaciones afectadas.

Acciones de Fortalecimiento.

A la Unidad Coordinadora, conformándole un equipo de profesionales que apoye sus funciones en los sectores: evaluación técnica, finanzas y contabilidad, administrativo, informática, contratación, impacto ambiental, evaluación social.

Al Sistema Nacional de Defensa Civil, fortaleciéndole a su estructura; al Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), Instituto Nacional de Pesca (INP) e Instituto Nacional de Meteorología a Hidrología (INAMHI), reforzando los sistemas de monitoreo y alerta temprana.

C. Supuestos.

1.0 Supuestos necesarios para el logro global de los objetivos del proyecto son:

- La Unidad Coordinadora está operando satisfactoriamente, para que tome oportunamente las decisiones que se requieren en la ejecución de los componentes.
- Las distintas organizaciones y agencias que ejecutan diversas actividades durante la emergencia, mantengan, durante dicho periodo, una buena coordinación..

2.0 Supuestos relativos a la implantación de componentes son:

Se establece una coordinación muy estrecha entre la Defensa Civil y la Unidad Coordinadora, particularmente durante la ejecución de los componentes Nos. 1 y 2.

II. RESULTADOS Y OBJETIVOS DE DESARROLLO DEL PROYECTO.

Consideramos importante que previo a analizar los resultados del proyecto, introduzcamos el contexto del fenómeno natural y sus impactos social y económico.

El fenómeno natural conocido como “EL NIÑO”, se caracteriza por un calentamiento de las aguas del Pacífico que ocasiona cambios climatológicos en el mundo entero. En la costa del Pacífico en los países sudamericanos el fenómeno provoca lluvias extremadamente fuertes que causan inundaciones, deslaves y ruptura de diques. La población pobre sufre con desproporcionado rigor las consecuencias del desastre por ser más vulnerables a los riesgos de salud relacionados en habitar en viviendas de construcción precaria y tener menos acceso a infraestructura protectiva.

En el Ecuador el Fenómeno de El Niño de 1997-98 causó la muerte de 286 personas y unas 30.000 se vieron severamente damnificadas al perder sus casas y tener que ser evacuadas. Una proporción mucho mayor de la población sufrió pérdidas de ingresos y empleos debido a las inundaciones de tierra agrícolas y la destrucción de la infraestructura. Estudios estiman que 2.5 millones de personas se han visto expuestas a una elevación del riesgo de enfermarse por la difusión de enfermedades infecciosas como la malaria, la diarrea, el cólera y el dengue, todas relacionadas con las inundaciones y los daños sufridos a la infraestructura sanitaria.

De acuerdo a estudios efectuados^{2/}, se llega a la conclusión de que el fenómeno de El Niño en el periodo 1997-98 provocó daños sustanciales, con un costo económico que podría equivaler al 2.7% del PIB. En cuanto a pérdidas de ingresos, los principales grupos afectados fueron los pequeños agricultores de arroz y maíz duro en las zonas inundables y los trabajadores agrícolas en la producción de caña y banano. Contrariamente los productores y exportadores de camarón se han beneficiado por aumentos productivos. En el campo de la salud las más perjudicadas son las poblaciones con menor acceso a la infraestructura sanitaria.

Se resalta, que si bien las autoridades aparentemente estuvieron algo mejor preparadas que en ocasiones anteriores (niño 82-83), las acciones preventivas fueron prácticamente nulas.

Podríamos señalar "La magnitud de los impactos en ocasión de El Niño 97-98 han derivado no sólo de la gran intensidad del evento, sino también de la falta de adecuada y sostenida política de prevención y de ordenamiento de territorio, carencia que se ha manifestado fundamentalmente en asentamientos humanos y actividades en zonas de alto riesgo, cerca de los cauces de los ríos, en áreas tradicionalmente inundables o con fuertes pendientes. A nivel sectorial ha sido manifiesta la relación entre las debilidades de la gestión y la reducción de riesgos 3/.

A. Nivel alcanzado de logro de los componentes del proyecto.

El cuadro No. 1 nos muestra las inversiones realizadas en los diferentes Sectores por las Multilaterales y el Gobierno Ecuatoriano para afrontar el Fenómeno El Niño.

² El Fenómeno del Niño en el Ecuador 1997-1999 del Desastre a la Prevención. Enrico Gasparri, Carlo Tassara, Margarita Velasco, Quito Ecuador 1999.

³ . Las Lecciones del Niño, Memorias del Fenómeno El Niño 1997-1998 Retos y propuestas para la región andina.. Volumen IV . Octubre de 2000.

Cuadro No. 1
INVERSIONES REALIZADAS POR SECTOR
POR LOS MULTILATERALES Y EL GOE PARA EL FENÓMENO EL
NIÑO EN MILES US\$

SECTOR	BID 1057	BIRF 4259	CAF	APORTE LOCAL	TOTAL
1) PROTECCION Y REHABILITACION DE LA RED VIAL A NIVEL NACIONAL Y LOCAL	56,177.2	45,978.3	2,845.5	15,075.4	120,076.4
2) OBRAS EMERGENTES DE DEFENSA CONTRA LA ACCION DEL AGUA	12,205.9	6,270.7	15,916.8	488.2	67,753.00
3) PROVISION DE ALBERGUES DE EMERGENCIA	3,862.3	1,272.4	50.5	54.1	5,239.3
4) PROTECCION Y REHABILITACION DE OBRAS SANITARIAS	4,714.9	2,139.8	2,858.1	231.9	9,944.8
5) LIMPIEZA Y MANEJO DE DESECHOS Y RESIDUOS	7,946.5	440.1	0	16.4	1,999.9
6) PROTECCION A CIUDADES	6,403.1	6,218	479.7	683.7	13,784.6
7) PROTECCION Y REHABILITACION DE OBRAS HIDRAULICAS	2,069.9	5,845.8	0	166.3	8,082.1
8) AYUDA HUMANITARIA A POBLACIONES AFECTADAS	107.1	0	0	0	107.1
9) FORTALECIMIENTO DE SISTEMA NACIONAL DE ALERTAS HIDROMETEOROLOGICAS	4,259.3				4,259.3
TOTAL	89,799.70	68,165.10	22,150.60	15,995.90	231,246.50

Notas:

- El total de financiamiento del BID es de US\$ 105 millones, que incluye US\$ 70.8 millones del 1057/OC-EC y US\$ 34.2 millones de reasignación de otras operaciones.
- La diferencia entre los US\$ 105 millones y los US\$ 89.8 millones son los US\$ 12.6 millones utilizados en la Carta Acuerdo Cuenca-Molleturo, los costos administrativos de US\$ 1.3 millones; y, 1.3 de Costos Financieros.

- 1.0 Las obras de prevención, correspondientes a la etapa antes de la emergencia, fueron mayormente financiadas con recursos de la CAF (US\$22 millones), debido a la rápida disponibilidad de los mismos. Se ejecutaron alrededor de 723 obras, casi un 60% de ellas en el mantenimiento de la red vial y el resto, en limpieza de desechos, protección de ciudades, construcción de albergues, muros de gaviones, muros de protección, etc.
- 2.0 Para la etapa durante la emergencia, se han ejecutado más de 2,300 obras entre las cuales mencionamos: 5,800 km. de vías entre asfaltadas y lastradas, 3 km. de puentes, 966 viviendas, 82 albergues, 320 km. de tubería de agua potable. Dichas obras han contribuido a que las áreas afectadas se recuperen rápidamente de los efectos del Fenómeno de El Niño.
- 3.0 En la etapa de después de la emergencia, se ha desarrollado el componente de fortalecimiento de las instituciones encargadas de la información, medición y gestión del riesgo, relacionados con la ocurrencia de desastres naturales. Para tal efecto, con la anuencia de la Oficina de Adquisiciones en la Sede, se firmó un Convenio con el PNUD para la capacitación y adquisición de diferentes equipos para dichas instituciones. Para el Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR) de: i) dos boyas oceánicas, con sensores oceanográficos y meteorológicos y; ii) cinco estaciones meteorológicas automatizadas. Para el Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMHI): i) ocho estaciones meteorológicas automáticas y; ii) una estación de recepción. Para el Instituto Nacional de Pesca (INP): un laboratorio de biología y de evaluación de recursos pesqueros, con su equipamiento y capacitación.

No obstante el apoyo brindado con esta operación, la institucionalidad del Gobierno sobre este tema, siguiendo muy débil. Por ello, con el liderazgo del Banco, en marzo de 2003, se suscribió con la participación del BID, BM, CAF y PNUD, una “Carta de Entendimiento para promover La Gestión de Riesgos y Reducción de La Vulnerabilidad Frente a Amenazas Naturales y Antrópicos en el Ecuador”, cuyo propósito es constituir un Grupo Multilateral de Gestión de Riesgos (GMGR), que servirá como herramienta para continuar apoyando al Gobierno del Ecuador con el propósito de reducir la vulnerabilidad del país frente amenazas naturales y antrópicas, a través de: (i) formular una visión integradora y adoptar medidas para mejorar la cooperación internacional para enfrentar los desastres; (ii) incorporar la variable de prevención de riesgo en los procesos de planificación; (iii) formulación de políticas y estrategias y la ejecución de acciones en todos los organismos públicos y privados; (iv) promover los mecanismos de cooperación horizontal entre países, aprovechando las experiencias en la

Región en este campo; y, (v) articular los esfuerzos de los Multilaterales con las gestiones que vienen realizando las instituciones nacionales, estableciendo un sistema eficiente de gestiones de riesgo.

B. Diferencias (objetivos programados y resultados finales).

No hay diferencias entre las expectativas actuales con respecto a los componentes u objetivos y los que se convinieron con el Prestatario. Las actividades previstas en la operación están de acuerdo a las expectativas originales.

C. Logros importantes no programados.

No se identificaron en este campo logros importantes fuera de los que fueron programados en la preparación.

D. Alcance y sustentabilidad de los objetivos.

El organismo ejecutor no incluyó el cumplimiento de las actividades de mantenimiento dentro de los Convenios que se firmaron con las municipalidades y solamente se ha podido hacer seguimiento al mantenimiento de las obras de vialidad llevadas a cabo por el MOP. Los contratos para la rehabilitación de las obras de vialidad requieren que los contratistas efectúen el mantenimiento de dichas carreteras durante dos años posteriores a la culminación de las obras. Sin embargo, muchos de los proyectos fueron llevados a cabo por las autoridades locales y se espera que las mismas hagan un mantenimiento de dichas obras. Por otra parte, se espera que muchas de las obras ejecutadas, debido a las mismas características (puentes, vías, canales, etc.) de construcción, soporten los efectos de un nuevo fenómeno de magnitud similar.

E. Objetivos que no serán alcanzados.

Se alcanzaron todos los objetivos previstos en la operación.

F. Tasa interna de retorno.

No se calculó una TIR para este proyecto.

III. CAMBIOS EN LOS OBJETIVOS, COMPONENTES Y SUPUESTOS ORIGINALES.

A. Cambios importantes en los objetivos, componentes o supuestos.

Ninguno.

B. Clasificaciones de fin de año del desempeño del proyecto, para cada año de ejecución.

<u>Clasificación del Desempeño del ISDP al fin del año</u>	<i>AÑOS EN EJECUCIÓN</i>					
	0* 1998	1 1999	2 2000	3 2001	4 2002	5 2003
Objetivos de Desarrollo (OD)	P	P	P	P	P	P
Progreso en la Ejecución (PE)	S	S	S	S	S	S
Probabilidades de que se Mantengan los Supuestos	A	A	A	A	A	A

* En Noviembre de 1997 se aprobó la operación por el Directorio del Banco. El Préstamo entró en vigencia a su firma en Diciembre, 1998. La fecha de elegibilidad es a Enero, 1998. El período de desembolsos concluyó el 5 de Marzo, 2003.

IV. LECCIONES APRENDIDAS.

A. Diseño del Proyecto.

1.0 Objetivos.

La formulación de los objetivos originales del proyecto fue realista, coherente y consistente con las necesidades presentadas por la emergencia que se le presentó al país ante la presencia del Fenómeno de El Niño.

2.0 Componentes.

Es preciso mencionar que al momento de la preparación del Programa la época de lluvias y las inundaciones asociadas, aún no habían comenzado. Por lo tanto, solo se definieron tres componentes en el Programa y no hubo asignación específica de recursos por subcomponente, lo que permitió una mayor flexibilidad para satisfacer las necesidades de recursos que requirió cada una de las actividades de reconstrucción. Sin embargo, el Programa fue muy optimista al definir el tercer componente, o sea después de la emergencia, ya que el Fenómeno fue de tal magnitud ^{4/}, que la mayor parte

⁴ De acuerdo con un estudio de la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), el Fenómeno del Niño de 1997/1998, impactó y alteró la vida de aproximadamente 7 millones de personas, o el 60% de la población del Ecuador. El mismo estudio estimó que costo total directo e indirecto para el Ecuador, atribuible a dicho evento

de los recursos se comprometieron durante la emergencia, o sea en el segundo componente. Ante esta situación el Banco preparó otra operación denominada “Programa Complementario para Afrontar el Fenómeno del Niño” (EC-0187), con la cual apoyó aún más la rehabilitación de la red vial de la Costa, operación que está en fase final de ejecución..

3.0 Supuestos.

La Unidad Coordinadora se implantó en un tiempo relativamente rápido, lo que permitió que las condiciones previas al primer desembolso se cumplieran muy pronto. Sin embargo, hubo varios problemas al inicio de la operación, por parte de la Defensa Civil, que quería mantener el control de este Programa. Con la intervención oportuna del Prestatario, en la persona del mismo Presidente de la República, se logró superar esta situación.

4.0 La secuencia de las componentes.

Por la forma sencilla en que se diseñaron los componentes, asociándolas a las tres etapas del desarrollo del fenómeno, podemos afirmar que dicho diseño fue apropiado.

5.0 Evaluación de la capacidad institucional del organismo ejecutor y de otras instituciones o agencias que participaban en el programa.

La evaluación que se efectuó de las agencias que podrían actuar como el Organismo Ejecutor de la presente operación, tales como la Defensa Civil, demostraron que no tenían la capacidad institucional para liderar y actuar como el Organismo Ejecutor del Programa. Por lo tanto, el Banco y los otros organismos de financiamiento multilateral, optaron por la alternativa de crear una Unidad Coordinadora del Programa, dependiente de la Vicepresidencia de la República, para que fuera la agencia ejecutora de la operación. Esta cercanía a la máxima autoridad del país, benefició la ejecución del Programa, al permitir una toma de decisiones más ágil y una mayor seguridad en los aportes de contrapartida.

6.0 Aspectos del **diseño** del proyecto que contribuyeron más a los éxitos y/o fracasos del mismo.

Contribuyeron al éxito y a la buena focalización de los recursos, el haber establecido un procedimiento para la canalización de las solicitudes de

fue de aproximadamente US\$2.869 millones, de los cuales, se estima que los daños causados a la infraestructura fueron del orden de US\$ 830 millones. Por lo tanto, esta operación, junto con los recursos reasignados, solo cubrió un 13% de las necesidades de rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura.

ayuda a través de las Juntas Provinciales que estaban presididas por el Gobernador. Asimismo, se agilizó la entrega de los recursos y la ejecución de las obras al incluir en el Programa, procedimientos especiales simplificados para la adquisición de bienes y servicios, que fueron adoptados por todos los organismos multilaterales que financiaron el Programa.

B. Ejecución del proyecto.

1.0 Aspectos de la ejecución del proyecto que contribuyeron más a los éxitos y/o fracasos.

Tal como fue mencionado en el numeral anterior, según se previó en el diseño, la respuesta a muchas de las solicitudes de ayuda de las comunidades fue oportuna y ágil. En este sentido, dichas solicitudes se canalizaron a través de las Juntas Provinciales, que las presentó a la Unidad Coordinadora del Programa (COPEFEN). Se apoyó la capacidad de dichas Juntas con los comités técnicos y sociales. El comité técnico provincial, estuvo encargado de velar por la prioridad y calidad de las obras, y estuvo conformado por el Gobernador de la Provincia y tres representantes de organizaciones privadas. El comité social, integrado también por el Gobernador, un representante del Ministerio de Bienestar Social, y un representante de una ONG, relacionada con la protección de la familia. Por otra parte, los procedimientos especiales y simplificados para la adquisición de bienes y servicios, contribuyó a que se diera una respuesta rápida y oportuna a las solicitudes de ayuda presentadas por las comunidades. Dichos procedimientos fueron aceptados tanto por el BIRF, como por la CAF, así que el organismo ejecutor sólo requirió de un único reglamento operativo para ejecutar la operación.

2.0 Problemas importantes durante la ejecución del proyecto.

Una vez aprobada la operación, se cumplieron rápidamente las condiciones previas para el primer desembolso. Los recursos de la CAF fueron los primeros disponibles y se utilizaron prácticamente todos en la primera etapa, o sea la de prevención. Sin embargo se presentaron varios problemas en el manejo administrativo de la operación, entre los cuales vale la pena mencionar los siguientes:

Tomando en consideración la flexibilidad que se estableció para la contratación de las actividades de antes y durante la emergencia, tanto el Informe de Proyecto como el Contrato de Préstamo establecieron reuniones de seguimiento, auditorías financieras, auditorías técnico – operativas e integrales, seguimiento y evaluación del impacto ambiental y evaluación del mantenimiento de las obras financiadas, indicando los tiempos dentro de los

cuales se debía contratar estos servicios y efectuar dichas reuniones. Sin embargo, la firma auditora técnico - operativa, que se debió contratar desde el inicio de la operación, o sea en enero de 1998, para que fuera concurrente y acompañara la operación a lo largo de su ejecución y se contrató en marzo de 1999, con catorce meses de atraso. El primer informe de la firma auditora, correspondiente al año de 1998, se presentó en agosto de 1999 y desde agosto de 1998 hasta febrero del 2000, no se presentaron informes semestrales de avance del Proyecto, ni se contrató la firma para el seguimiento del mantenimiento.

Por lo tanto, el problema más serio se presentó entre 1999 y 2000, pues el Banco no tenía información actualizada sobre la situación de este Programa desde agosto de 1998, que permitiera conocer la efectividad y el impacto del mismo. El Banco no tenía información sobre el uso de los recursos, ni de las auditorías financiero - contables, las auditorías técnico operativas, las ambientales, ni de los acuerdos y modificaciones en las condiciones contractuales, entre otros aspectos.

Debido a esta situación irregular del Programa, se suspendieron los desembolsos en dos oportunidades. La primera vez por muy corto tiempo en mayo de 1998, hasta que se solucionaron los problemas de la contratación de la firma auditora contable financiera, y la segunda en septiembre de 1999 ante la situación irregular del cumplimiento de las condiciones contractuales del Programa. Se señala que las auditorías técnico operativas, emitieron recomendaciones importantes que permitieron darle mayor fluidez, seguridad y control en la ejecución del Programa.

El subcomponente de fortalecimiento de las instituciones encargadas de la información, medición y gestión del riesgo, relacionados con la ocurrencia de desastres naturales fue ejecutado con la colaboración del PNUD, particularmente en el tema de adquisición de equipos de alerta temprana, que no demostró mayor expertise, y cuyos procesos de contratación fueron demorados.

3.0 Componentes no terminados.

Podemos afirmar que se concluyeron todos los componentes previstos en el Programa.

C. Desempeño del Prestatario/Ejecutor.

1.0 Desempeño del prestatario/ejecutor durante la etapa de ejecución del proyecto.

La inestabilidad política del país, originada por los tres cambios de Gobierno (Alarcón, Mahuad y Noboa) durante la ejecución del Programa, afectó la implantación del Programa. Particularmente, al comenzar el gobierno de Mahuad, el Programa perdió el impulso que llevaba. Por otra parte, la dependencia de COPEFEN, directamente de la Vicepresidencia de la República, proveyó un apoyo político al Programa, desde las más altas esferas del Gobierno, así como la seguridad que en un comienzo tuvo el Programa de los recursos de contrapartida, a pesar de la grave situación fiscal y la hiperinflación que se presentó en el país durante 1998 y especialmente en 1999. Asimismo, el Prestatario redujo el papel que COPEFEN tenía en la reconstrucción de las zonas afectadas por el Fenómeno de El Niño, al crear, debido a presiones de los políticos de la costa, a la Corporación Ejecutiva para la Reconstrucción de las Zonas Afectadas por el Fenómeno de El Niño (CORPECUADOR), y originó cierto grado de confusión en la coordinación del Programa. El Banco apoyó a COPEFEN y mantuvo a esta institución como el único interlocutor con el Gobierno para todos los aspectos de la reconstrucción.

Sin embargo, a partir de agosto de 1998, comenzaron a manifestarse las debilidades del organismo ejecutor, principalmente en los aspectos administrativos, tal como lo señalamos anteriormente en el numeral B.2.0. Entre estos aspectos, vale la pena mencionar la existencia de las oficinas de COPEFEN en Guayaquil y en Quito. En Guayaquil estaba ubicado el personal encargado del seguimiento de los aspectos técnicos del Programa (fiscalización, auditoría técnico – operativa) y en Quito estaba la parte legal, contable y administrativa del Programa, lo que dificultó la coordinación y administración del mismo por parte del ejecutor. A esto se aunaba la poca capacidad técnica de los funcionarios contratados. Esta situación se remedió, a partir de julio de 2000, cuando se cerró la oficina de Quito, y se cambiaron gran parte de los funcionarios de COPEFEN.

2.0 Utilización del personal y los consultores por parte del prestatario/ejecutor.

Debido a las deficiencias administrativas que presentó el organismo Ejecutor, los organismos multilaterales que participaron en el Programa, apoyaron al COPEFEN para que este mejorara su capacidad. En efecto, con recursos del BIRF y BID, se financió a COPSIL, una firma para que apoyará al

COPEFEN en el área contable y financiera, ante la debilidad mostrada por COPEFEN en el manejo de estas áreas. Asimismo, con recursos del BID se financió la contratación de auditorías especiales y de consultores en el área de medio ambiente, transporte y administrativa. Los resultados de dichas contrataciones fueron satisfactorios y permitieron regularizar la operación con respecto a las fallas administrativas y al incumplimiento que presentaba en las condiciones contractuales, dando como resultados la normalización del flujo de desembolsos para el Programa.

3.0 Relación entre el prestatario/ejecutor y otras instituciones o agencias que participaron en el proyecto.

Para facilitar los procesos de adquisiciones y el seguimiento a los aspectos financieros y contables COPEFEN, la Contraloría y la Procuraduría se establecieron durante el primer año en las oficinas del organismo Ejecutor, lo cual permitió la agilización de la toma de decisiones. Asimismo, la participación de representantes de los Ministerios de Educación, Vivienda, Salud y Bienestar Social, en los comités sociales provinciales establecidos por COPEFEN, facilitaron la toma de decisiones y la ejecución de las obras.

4.0 La capacidad institucional del prestatario/ejecutor durante la ejecución del proyecto.

Hemos mencionado anteriormente que la capacidad institucional del organismo ejecutor fue muy variable, pero siempre requirió del apoyo de firmas consultoras y auditoras externas, así como de consultorías individuales, para poder administrar financiera y contablemente el Programa, así como también para responder con los compromisos contractuales con el Banco.

5.0 Seguimiento de los supuestos críticos por parte del Prestatario/Ejecutor.

Una vez regularizada la operación, el organismo ejecutor tuvo a su disposición la información necesaria para hacer un seguimiento financiero y contable de los Convenios que había suscrito con los Coejecutores, que le permitió concluir muchos de los proyectos atrasados o paralizados y firmar las actas de recepción definitiva de la mayor parte de los proyectos, así como recuperar muchos de los recursos que no habían sido utilizados por los Coejecutores, que le permitió al COPEFEN atender en parte la demanda de obras de prevención por la presencia del nuevo Fenómeno de El Niño a finales de 2002 que fueron leves en su intensidad.

D. Seguimiento del desempeño del proyecto por parte del prestatario/ejecutor.

1.0 Método utilizado para hacer el seguimiento del desempeño del proyecto por parte del Prestatario / Ejecutor.

Para el seguimiento se estableció que el Banco, junto con el Banco Mundial, la CAF y COPEFEN, deberían realizar reuniones de seguimiento del Programa. De igual manera, el Prestatario, por intermedio de COPEFEN, debería presentar informes relativos a la ejecución del Programa, dentro de los sesenta días siguientes a la finalización de cada semestre. Dichos informes deberían incluir los informes de la auditoría técnico operativa e integrales del Programa. Por otra parte, los informes financieros deberían ser presentados, el primero a los 60 días de la firma del contrato y los siguientes anualmente. Adicionalmente, el Prestatario, a través del organismo ejecutor, deberá presentar, a satisfacción del Banco, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha del último desembolso, un informe final de evaluación del Programa.

El seguimiento del proyecto.

El seguimiento tuvo muchas dificultades para ajustarse al método descrito anteriormente. Tal como se describió en el numeral B.2.0, a partir de la mitad de 1998 y hasta mediados del 2000, surgieron problemas en la administración del Programa. El retraso en la contratación de la firma auditora técnico operativa, los problemas surgidos en la contratación de la firma auditora contable financiera, el retraso en la contratación de la consultoría para llevar a cabo el seguimiento y evaluación del impacto ambiental, y el incumplimiento en la contratación de la consultoría para evaluar el mantenimiento de las obras y bienes financiados por el Programa, dificultaron la presentación oportuna de los informes acordados con el Banco. Más adelante presentaremos las acciones que el Prestatario, a través de COPEFEN y el Banco, tuvieron que llevar a cabo para remediar esta situación.

2.0 Los indicadores e hitos de referencia (*benchmarks*) seleccionados para cuantificar el logro de los objetivos del proyecto.

Hubo bastante dificultad para hacer el seguimiento de los indicadores, ya que varios de éstos se referían al número de obras en las diferentes etapas y por sectores. Dicha información se logró obtener a mediados del año 2001. A partir de esa fecha se facilitó el seguimiento y cumplimiento de los mismos.

E. Supervisión del Banco.

1.0 Desempeño del Banco durante la etapa de ejecución.

El Banco dio un gran apoyo para que la operación cumpliera rápidamente sus condiciones previas y la operación fuera elegible para desembolsos. Dichos desembolsos se hicieron rápidamente al comienzo, lo cual permitió satisfacer las solicitudes presentadas por las comunidades afectadas, de una manera expedita. Sin embargo, al aparecer los problemas de tipo administrativo, el Banco tuvo que entrar a jugar un papel proactivo para solucionar los problemas presentados por los incumplimientos contractuales que se habían acumulado a mediados de 1999 y, en vista de que había suspendido los desembolsos de la operación, dar ayuda al COPEFEN para regularizar la operación. En este sentido, el Banco recomendó y aprobó la utilización de los recursos de este Programa, para llevar a cabo varias acciones para regularizar la operación. Entre las principales, debemos destacar: i) la contratación de dos auditorías especiales para verificar desembolsos y documentos de soporte; ii) la contratación de una consultoría para apoyar a COPEFEN en la estimación del dimensionamiento de las obras realizadas y en la preparación de los informes semestrales de avance del proyecto; iii) la contratación de un consultor ambiental para verificar la mitigación de los impactos ambientales, antes de que se contratara la firma auditora ambiental; iv) apoyó la firma de un convenio con el PNUD, para que dicho organismo apoyara al COPEFEN en la ejecución del subcomponente de fortalecimiento de las instituciones a cargo de la información, medición y gestión del riesgo, relacionados con la ocurrencia de desastres naturales y; v) la contratación de una consultoría para definir un Plan de Fortalecimiento Institucional del Sistema de Defensa Civil y de las principales instituciones del grupo ERFEN nacional: INOCAR, INP e INAMHI. El Banco a su vez, incrementó el número de visitas de inspección financieras y técnicas y llevó a cabo dos Misiones de Administración presididas por RE3.

2.0 Relación Banco - Ejecutor y del Banco con otras instituciones y agencias que participaron en el proyecto.

Las relaciones entre el Banco y el ejecutor tuvieron sus altibajos. En algunas ocasiones fueron tensas, llegando a la situación de producirse un cambio del especialista a cargo de la administración del Programa, a causa de dicha situación. En otras ocasiones, aunque las relaciones eran cordiales, continuaron con cierta tirantez, ya que el organismo ejecutor, en su afán de responder rápidamente a las solicitudes de las comunidades, descuidaba los aspectos administrativos de la operación, llegando a la situación que hemos descrito anteriormente, de suspensión de desembolsos.

Especial mención merece el trabajo realizado por la firma auditora Deloitte & Touche, que fue contratada para realizar una revisión de la documentación legal, contable y financiera de las obras, obteniendo el detalle de las obras ejecutadas y en proceso de todos los coejecutores, examinando por muestreo el 40% del financiamiento otorgado por el BID. Los resultados de dicho trabajo dio seguridades al Banco sobre la utilización de los recursos financiados por el Banco.

V. LECCIONES PRINCIPALES Y RECOMENDACIONES PARA FUTUROS PROYECTOS.

A. Lecciones.

- 1.0 El Programa reveló los beneficios que produjo el tener procedimientos especiales para la adquisición de bienes y servicios, lo que permitió dar una respuesta rápida a las comunidades afectadas por el fenómeno de El Niño.
- 2.0 La descentralización y la participación de las autoridades, y gremios locales, disminuyeron los riesgos de corrupción y malos manejos de los recursos y aseguraron una mejor focalización de los recursos a las comunidades que verdaderamente habían sido afectadas, para las obras que dichas comunidades consideraban más urgentes.
- 3.0 La ejecución de este Programa pone de manifiesto que, para que el mismo tenga éxito, debe tener el apoyo político a los niveles más altos, así como también el apoyo de la comunidad al nivel local.
- 4.0 Hasta que no haya una reforma institucional profunda para que el Gobierno pueda afrontar con profesionalismo estas emergencias, en las operaciones futuras de esta índole, el Banco debería contratar directamente, con la debida oportunidad, las firmas que consultoras y auditorías (técnico-operativas, ambientales, financiera-contables), para así evitar el riesgo de que se presenten problemas administrativos.
- 5.0 En los países como Ecuador, que son propensos a esta clase de desastres, se hace aún más urgente la creación de un organismo central, con gran capacidad institucional, que pueda manejar una red de instituciones al nivel local, para afrontar de mejor forma esta clase de eventos.

Como se señala en A.3 “Nivel de logro de los componentes”, se resalta que con el liderazgo del Banco, en marzo de 2003, se suscribió con la

participación del BID, BM, CAF y PNUD, una “Carta de Entendimiento para promover La Gestión de Riesgos y Reducción de La Vulnerabilidad Frente a Amenazas Naturales y Antrópicos en el Ecuador”, que va en la línea de apoyar lo anotado en el párrafo anterior.

- 6.0 El Programa demostró los beneficios de que los diferentes organismos que contribuyeron al financiamiento del Programa, hayan adoptado los mismos procedimientos de adquisiciones y el mismo reglamento operativo.
- 7.0 Los análisis de riesgos frente a fenómenos potencialmente destructores, deben ser tomados en cuenta en la formulación y ejecución de los planes de desarrollo e inversiones del sector público y privado.
- 8.0 Los daños a la infraestructura causados por el Fenómeno de El Niño han sido considerables, pero en gran medida atribuibles a su mala calidad, lo que lleva a que el Estado revise sus normas de diseño y construcción de dicha infraestructura, ante un fenómeno que es cíclico.
- 9.0 Estimamos que la mayor lección que nos deja el proyecto es que los esfuerzos de apoyo que el Banco conjuntamente con el País realicen, deberían estar enfocados en la prevención de desastres antes que en la mitigación de los desastres causados por los fenómenos naturales. Es decir, evolucionar del desastre a la prevención.

Parte Dos
(A ser completado por el Prestatario)

NOMBRE DEL PROYECTO: Programa de Emergencia para Afrontar el Fenómeno de El Niño
NÚMERO DEL PROYECTO DEL BID: EC-0182
NÚMERO(S) DEL PRÉSTAMO Y CT: 1057/OC-EC
ORGANISMO U ORGANISMOS PRESTATARIOS RESPONSABLES DE ESTE INFORME: República del Ecuador – Unidad Coordinadora del Programa de Emergencia para Afrontar Fenómenos Naturales COPEFEN

I. OBJETIVOS DEL PROYECTO

A. Aunque en esta etapa del proyecto pueda ser difícil evaluar a cabalidad los resultados del proyecto, sírvase indicar cuáles son los objetivos* que en su opinión se han logrado, y en qué medida.

El objetivo general del Programa fue el de apoyar al Gobierno Nacional en el financiamiento por etapas y sectores de actividad de las acciones necesarias para normalizar el desarrollo socio económico de las zonas afectadas por el fenómeno de El Niño.

Los objetivos específicos eran los de prevenir, evitar y disminuir los efectos que como consecuencia del fenómeno de El Niño, ocasionen pérdidas de vidas humanas y de propiedad, mayor deterioro de las condiciones de vida de la población pobre afectada, y dañen la infraestructura económica y el medio ambiente.

La etapa “antes” durante El Niño 1997-1998 no cumplió su objetivo de prevenir los efectos, ya que los recursos llegaron en momentos en los cuales ya se encontraba presente dicho fenómeno. El proceso, desde la elaboración de subproyectos por los coejecutores, la aprobación por parte de los Comités Técnicos Provinciales, la aceptación y evaluación por COPEFEN, la contratación de firmas constructoras por parte de coejecutores, la revisión por parte de organismos internos de control hasta el pago de anticipos y planillas por parte de la Unidad, ocasionaron la demora en la atención durante esta etapa.

No obstante, la etapa “durante” y “después” se cumplieron de manera mas ágil y oportuna, llegando a los lugares afectados y permitiendo la rehabilitación de los daños ocasionados por el fuerte temporal. El elemento de prevención fue alcanzado como parte del proceso de reconstrucción, al ser realizadas las obras teniendo en cuenta futuros eventos El Niño. En adición se utilizaron los remanentes de la operación para realizar obras de prevención ante El Niño 2003 en las zonas de alto riesgo, lo que permitirá evitar o disminuir la acción de la naturaleza.

**B. En su opinión, ¿hay algunos objetivos* que no tengan ninguna posibilidad de ser logrados?
En caso afirmativo, ¿por qué?**

No.

II. DISEÑO Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO

A. ¿Cuáles de los aspectos del diseño global del proyecto fueron los que más contribuyeron a los éxitos y/o fracasos? ¿Por qué?

En cuanto a los éxitos:

- Diseño del Programa y procedimientos operativos simplificados, para todos los co-financiadores. Los procedimientos fueron aceptados por los Organismos Internacionales, de manera que sólo hubo un manual operativo para el Programa.
- Los plazos para comprometer y desembolsar los recursos del Programa aseguraron la eficiencia en la operación.
- La creación de una Unidad Coordinadora encargada de implementar el Programa, con responsabilidad de asignación de recursos, monitoreo, evaluación y control.
- Responsabilidad descentralizada en la implementación del proyecto y financiamiento de subproyectos guiados por la demanda

En cuanto a los fracasos:

- El monto de la operación global (BID, BIRF, CAF Y GOE) no fue suficiente para recuperar los daños ocasionados por El Niño 1997-1998.

B. ¿Cuáles de los aspectos de la ejecución del proyecto fueron los que más contribuyeron a los éxitos y/o fracasos? ¿Por qué?

Éxitos:

- La Unidad ejecutora del Programa recibió el apoyo político y respaldo del poder ejecutivo.
- El equipo de consultores de COPEFEN especializados en las diferentes áreas, permitieron el análisis y evaluación sobre la viabilidad de proyectos en los aspectos técnicos, de costos y ambientales.
- La independencia administrativa y financiera para el cumplimiento de los objetivos.
- Las auditorías ambientales y técnico-operativas probaron ser prácticas favorables para al desempeño del Programa.
- La existencia de un reglamento operativo para el Programa, unificando los aspectos de implementación y procedimientos con los Organismos Internacionales participantes en el co-financiamiento.
- La tercerización de los servicios contables resultó ser una practica aceptable al reducir costos de contratación de personal.

Fracasos:

- Los cambios políticos obligaron a efectuar cambios en la Unidad a nivel de dirección y de

* Refiérase a los objetivos materiales y no materiales

consultores, comprometiéndose el “know how” adquirido.

- Diferencias de criterios, políticas y procedimientos con los organismos de Control del Estado, lo que provocó duplicidad de trabajo y retraso en la ejecución.
 - No se logró dar un sustento legal suficiente que permita a COPEFEN obtener recursos permanentes y representatividad nacional frente a otras instituciones.
- C. ¿Surgieron problemas importantes durante la ejecución del proyecto? En caso afirmativo, ¿cuáles fueron los problemas y qué medidas se han tomado para intentar resolverlos? ¿Tuvieron éxito las medidas?**
- La inestabilidad política ocasionó cambios de gobiernos, que a su vez interrumpieron momentáneamente la implementación del Programa.
 - La crisis económica y colapso del sistema financiero nacional, produjeron la devaluación masiva que a su vez ocasionó paralización o retraso de obras debido a su contratación en sucres. Estos problemas fueron superados al ser dolarizados y ajustados.
 - Disputa de competencias con otros organismos de atención de desastres (Dirección Nacional de la Defensa Civil).
- D. Como resultado del proyecto, ¿se ha fortalecido la capacidad institucional de las instituciones y agencias participantes? En caso afirmativo, ¿cómo?**
- Como resultado de la implementación del Programa, se fortaleció la capacidad institucional de organismos de monitoreo e investigación climática y oceanográfica (ERFEN).
 - Existe un estudio para la creación del sistema para la prevención, mitigación y atención de desastres, con propuestas de reformas legales y cambios institucionales. COPEFEN fue sugerido para ser la Unidad de coordinación del sistema en base a la experiencia adquirida, sin embargo no se ha logrado su implementación.
- E. Ocurrieron eventos, fuera del control de los directamente interesados en la ejecución del proyecto, que afectaron adversamente al proyecto y la probabilidad que el proyecto lograra sus objetivos de desarrollo? En caso afirmativo, favor de explicar.**
- Durante El Niño 1997-1998, las lluvias constantes (duración nueve meses), y las inundaciones, impidieron que los niveles de agua bajen, lo que complicó y retrasó trabajos de reconstrucción y rehabilitación.

III. DESEMPEÑO DEL BANCO

- A. Durante las etapas de preparación y ejecución del proyecto, ¿cuán satisfactoria fue la actuación del Banco? (¿fue el Banco un administrador hábil y eficiente? ¿Ofreció asesoramiento acertado y oportuno? ¿Mantuvo un diálogo eficaz con el organismo ejecutor y con las instituciones o agencias que participaron en el proyecto?**

El desempeño del Banco fue altamente satisfactorio, tanto en la fase de preparación como en la fase ejecución. Se recibió apoyo en el diseño de la operación, las misiones de seguimiento y evaluación, la asesoría permanente y la efectividad en las relaciones contribuyeron a los óptimos resultados

obtenidos. Los fondos fueron provistos en forma ágil y oportuna.

B. ¿Qué impacto importante tuvo -si lo tuvo- el desempeño del Banco sobre los resultados del proyecto?

- La diligencia con la cual actuó el Banco, así como los co-financiadores, permitió la pronta atención de las comunidades afectadas, permitiendo la mitigación de los efectos y la restitución de las condiciones de vida.

IV. LECCIONES APRENDIDAS

A. Con respecto al desempeño del Banco en este proyecto. ¿se extraen algunas lecciones que puedan utilizarse para perfeccionar proyectos futuros? En caso afirmativo, ¿cuáles son?

- La contratación de moneda diferente a la local provoca desfase y pérdidas cambiarias que son asumidas por unos a varios partícipes de la operación.
- La retención y pago del Impuesto al Valor Agregado, genera problemas por el incumplimiento del Servicio de Rentas Internas en la devolución oportuna de los valores entregados.
- La inestabilidad del personal provoca pérdida del “know how”.

B. ¿Hay comentarios o recomendaciones adicionales sobre el proyecto y/o el Banco que se deban mencionar y/o que deban tomarse en consideración en proyectos futuros?

- Esta clase de proyectos debe de manejarse a través de líneas preaprobadas que se puedan utilizar inmediatamente a la declaración de una emergencia.
- Debe de establecerse sólidamente una estructura que responda ante esta clase de fenómenos naturales, de tal forma que posea sustento legal y financiamiento perdurable para ejecutar las acciones necesarias en el antes, durante y después de una emergencia.
- Implementar como contraparte de las operaciones, las inversiones realizadas por coejecutores para prevenir desastres naturales, de tal forma que el Gobierno Central no realice nuevos egresos para estos fines.
- Analizar la utilización de Pólizas de Seguro, enfocadas a proteger activos y/o bienes del Estado, clasificados como importantes para el desarrollo socio-económico del país.

Parte Tres – Datos Básicos para las operaciones de préstamo. (A ser completado por el Banco).

A. DATOS BASICOS DEL PROYECTO

	<u>Original</u>	<u>Actual</u>
<u>Fechas del proyecto (mes/año)</u>		
Fecha de inclusión en el inventario de proyectos		
Fecha del Perfil II o de la solicitud de préstamo	10/97	
Fecha de la Misión de Análisis		
Fecha de aprobación por el Comité de Préstamos		
Fecha de aprobación por el Directorio	11/97	
Fecha de vigencia del Contrato	12/97	
Fecha de cumplimiento de las condiciones previas	06/98	01/98
Calendario de inversiones		
Fecha de inicio		
Fecha de terminación		
Calendario de desembolsos		
- Primer desembolso	06/98	01/98
- Ultimo desembolso	12/00	03/03
Para préstamos sectoriales		
- Primer tramo		
- Segundo tramo	N/A	
- Tercer tramo		
Fecha de inicio físico de las obras		
Fecha del compromiso de préstamo		
Fecha (s) de cancelación (es)	03/03	

	<u>Original</u>	<u>Actual</u>
Revisión de Medio Término		
Fecha de revisión de medio término (si es requerida)	06/98	
Fecha en que el prestatario debe presentar evaluación ex – post		03/04
Fecha en que el Banco debe presentar evaluación ex – post (si es requerida)		

Resumen de Datos sobre Costos

Monto total del financiamiento del BID	70,800	70,714
Financiamiento del BID como % del Costo total	30.65%	30.62%
Costo total del Proyecto	231,000	230,914
Inversión acumulativa al 03/03	230,914	
Monto requerido para terminar el proyecto		N/A

B. COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO (montos expresados en millones de dólares de los Estados Unidos)

1. Costo total del proyecto y fuente de financiamiento (en millones de US\$)

	Original				Actual			
Años	BID	Prestatari o	Otros	Total	BID	Prestatari o	Otros	Total
1998	70.8	21.0	139.2	231.0	45.7	5.5	51.7	102.9
1999					0.7	-	21.4	22.1
2000					5.0	-	60.7	65.7
2001					5.1	10.5	4.8	20.4
2002					8.1	2.5	-	10.6
2003					6.0	3.1		9.1
TOTAL	70.8	21.0	139.2	231.0	70.7	21.6	138.6	230.9

2. Calendario de inversiones (en millones de US\$)

Categorías de Inversión	Original				Actual			
	BID	Prestatario	Otros	Total	BID	Prestatario	Otros	Total *
1. Obras prevención, recuperac	63.1	20.2	138.8	222.1	56.2	20.2	138.6	215.0
2. Costos administrativos	7.0	-	0.4	7.4	1.3	-	-	1.3
3. Cuenca Molleturo	-	-	-	-	12.6	-	-	12.6
4. Costos financieros	0.7	0.8	-	1.5	0.6	1.4	-	2.0
TOTAL	70.8	21.0	139.2	231.0	70.7	21.6	138.6	230.9

C. DATOS DEL PROYECTO/CT^{1/}

Monto Original del Préstamo/CT 70,800

Monto desembolsado 70,714

Monto cancelado 86

Primer desembolso

- Fecha original (m/a) 06/98
- Fecha efectiva (m/a) 01/98

Ultimo desembolso

- Fecha original (m/a) 12/00
- Fecha efectiva (m/a) 03/03

^{1/} Si el proyecto se financió con más de un préstamo o CT del BID, presente los datos para cada uno de los préstamos.

Parte Cinco

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO

ECUADOR

Proyecto EC0182

PROGRAMA DE EMERGENCIA PARA AFRONTAR EL FENÓMENO EL NIÑO

CARTA ACUERDO COLATERAL

**SECTOR DE PROTECCIÓN Y REHABILITACION DE LA RED VIAL NACIONAL Y LOCAL
OBRAS DE EMERGENCIA DE LA CARRETERA CUENCA-MOLLETURO-EMPALME
(Préstamo 1057/OC-EC - Cláusula 4.07)**

**INFORME DE TERMINACION DE LA OPERACION (PCR)
(JUNIO-2003)**

Este documento fue preparado en abril de 2003 por Adalberto Paredes , Especialista Senior en Infraestructura.
--

INFORME DE TERMINACION DE LA OPERACION (PCR)

INDICE

	Pág.
Parte Uno	1
I. OBJETIVOS Y COMPONENTES DEL PROGRAMA	1
A. Objetivos	1
B. Componentes	1
C. Supuestos	3
II. RESULTADOS DEL PROGRAMA E IMPACTOS POTENCIALES DE DESARROLLO	
A.1 Nivel alcanzado en los componentes del Programa	4
Componente 1	4
Componente 2 y Componente 3	6
A.2 El nivel actualmente esperado de logro de los objetivos del Programa	9
B.1 Diferencias entre los resultados planificados y los logros en lo que se refiere a componentes del proyecto	9
B.2 Diferencias entre los resultados planificados y los logros en lo que se refiere a los objetivos del proyecto	11
C. Logros importantes no programados	12
D. Cuán probable es que se logren los objetivos acordados del proyecto y de que éstos sean sostenibles?	12
E. Objetivos del proyecto que no serán alcanzados	12
F. Tasa Interna de retorno	12
III. CAMBIOS EN LOS OBJETIVOS, COMPONENTES Y SUPUESTOS ORIGINALES	12
A. Cambios importantes en los objetivos, componentes y supuestos	12
B. Para operaciones sectoriales o híbridas, describa el cumplimiento con las condiciones en materia de políticas	12
C. Clasificaciones anuales del ISDP sobre el desempeño del proyecto	12
IV. LECCIONES APRENDIDAS DEL PROYECTO	13
A. Diseño del proyecto	13
A.1 Objetivos	13
A.2 Componentes	14
A.3 Supuestos del proyecto	14
A.4 Secuencia planificada de los componentes	15
A.5 Evaluación de la capacidad institucional del organismo ejecutor y de otras instituciones o agencias que participaban en el Programa	15
A.6 Aspectos del diseño del proyecto que contribuyeron más a los éxitos y/o fracasos del mismo	15
B. Ejecución del proyecto	15
B.1 Aspectos de la ejecución del proyecto que contribuyeron al éxito del mismo	15
B.2 Problemas importantes durante la ejecución del proyecto	16
B.3 Ejecución de los componentes en cantidad, calidad y oportunidad (timeliness) en comparación con las expectativas originales	16
B.4 Componentes no terminados	16
C. Desempeño del prestatario / ejecutor	16
C.1 Desempeño del prestatario/ejecutor durante la etapa de ejecución del Proyecto	16
C.2 Utilización del personal y los consultores por parte del prestatario/ejecutor. Aportes y recomendaciones de los consultores	17

C.3	Relación entre el prestatario/ejecutor y otras instituciones o agencias que participaron en el proyecto	17
C.4	Mejora en la capacidad institucional del prestatario/ejecutor durante la ejecución del proyecto	17
C.5	Seguimiento de los supuestos críticos por parte del prestatario/ejecutor	17
D.	Seguimiento del desempeño del proyecto por parte del prestatario /ejecutor	18
D.1	Método utilizado para el seguimiento por parte del prestatario/ejecutor	18
D.2	Seguimiento del desempeño del proyecto	18
D.3	Indicadores e hitos de referencia para cuantificar el logro de los objetivos	18
E.	Supervisión del Banco	18
E.1	Desempeño del Banco durante la etapa de ejecución	18
E.2	Relaciones BID/Ejecutor y con otras instituciones y agencias	18
V.	LECCIONES PRINCIPALES Y RECOMENDACIONES PARA FUTUROS PROYECTOS	19
A.	Lecciones	19
B.	Recomendaciones	19
VI.	COMENTARIOS ADICIONALES	20
	Partes Dos	22
1.	OBJETIVOS DEL PROYECTO	22
2.	DISEÑO Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO	23
3.	DESEMPEÑO DEL BANCO	25
4.	LECCIONES APRENDIDAS	25
	Parte Tres	27
A.	DATOS BASICOS DEL PROYECTO	27
B.	COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO	28
C.	DATOS DEL PRESTAMO	28
	ANEXOS 1, 2 y 3	
	ANEXO TEMA SOCIAL	

PARTE UNO

NOMBRE DEL PROYECTO:	Programa para Afrontar la Emergencia del Fenómeno El Niño. Carta Acuerdo Colateral. Sector de Protección y Rehabilitación de la Red Vial Nacional y Local – Obras de Emergencia de la Carretera Cuenca-Molleturo-Empalme.
NUMERO DEL PROYECTO:	EC0182
NUMERO DEL PRESTAMO:	1057/OC-EC
PAIS:	Ecuador
EJECUTOR DEL PRESTAMO 1057/OC-EC:	COPEFEN
EJECUTOR DE LA “CARTA ACUERDO COLATERAL”:	Ministerio de Obras Públicas (MOP)
SECTOR:	Transporte
MODALIDAD:	Inversión
FECHA DE APROBACIÓN POR DIR:	Nov-19-1997
FECHA DE VIGENCIA DEL CONTRATO:	Dic-05-1997
FECHA DE TERMINACIÓN:	Marzo-05-2003
MONTO DEL FINANCIAMIENTO ASIGNADO PARA LA CARTA ACUERDO COLATERAL:	US\$ 16,000,000.00 de los recursos del Contrato de Préstamo 1057/OC-EC.
CLASIFICACION DE LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO:	Satisfactorio *
CLASIFICACION DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO:	Satisfactorio *

* El Sistema de Clasificación del ISDP únicamente establece la opción de Satisfactorio o Insatisfactorio. Esta Operación es considerada parcialmente satisfactoria por las razones enumeradas más adelante en el documento.

I. OBJETIVOS Y COMPONENTES DEL PROGRAMA

A. Objetivos.

El Proyecto tiene como objetivo principal, la ejecución de obras que mitiguen y minimicen el impacto que el Fenómeno El Niño (1997-98) tendrá sobre la Carretera Cuenca-Molleturo-Empalme, su zona de influencia directa e indirecta y sobre las poblaciones en ellas radicada. De igual manera, se pretende desarrollar un plan de acción que permita poner la carretera en condiciones definitivas de servicio, y dé respuesta a los impactos sociales y ambientales que se generaron durante su construcción.

B. Componentes.

El Proyecto contempló la ejecución de actividades divididas en tres componentes.

Componente 1. Estudios de corto plazo para la identificación, cuantificación y valorización de acciones que, en los campos de ingeniería, ambiental y social, permitan atender los efectos que la emergencia tendrá sobre la carretera y las poblaciones radicadas en su zona de influencia: (i) un inventario de zonas donde el riesgo de deslizamiento de los taludes es muy alto y que pueden llegar a interrumpir totalmente la circulación; (ii) estudio de administración de materiales excedentes mediante la ubicación de las áreas de bote con un plan y procedimientos de transporte del material

al igual que el producido por futuros derrumbes; (iii) estudios de topografía, geotécnicos y geológicos con el objeto de desarrollar los tratamientos de los taludes para llegar a estabilizarlos completamente; (iv) preparar mapas específicos para los sitios de alto riesgo; (v) toma de fotografía aérea de la carretera para

desarrollar nuevos mapas fotogramétricos y facilitar la definición de las obras adicionales futuras para habilitar en su totalidad la carretera; (vi) preparación del “Plan de Riesgos de Fallas”; y, (vii) el mejoramiento de la seguridad de viaje, mediante la preparación de planes de señalización vertical y horizontal y de información.

Se realizarán estudios específicos de impacto ambiental producidos con la construcción de la carretera en cuatro sitios: Aguas Calientes, Parque Nacional Cajas y San Joaquín. Además, se realizarán estudios para la corrección hidráulica de los Ríos Tixay, Cañas, Norcay, Jesús María y Chilcoplaya.

En el tema social se analizará la situación de la población en las localidades de Aguas Calientes, Molleturo y Parroquia San Joaquín, afectadas con la construcción de la carretera y se definirán las acciones y obras a ejecutar.

Componente 2. Con base en los estudios desarrollados con el Componente 1 se contratarán las obras que consistirán en: (i) trabajos de estabilización de taludes en sitios críticos; (ii) trabajos de reparación y protección de la carretera, de obras de arte mayor y menor y de drenaje a lo largo de la vía; (iii) administración del material excedente que incluirá acarreo y disposición del mismo, reparación del pavimento dañado por el material producto de derrumbes y el material colocado en espaldones, cunetas, etc; (iv) instalación de señales horizontales y verticales permanentes para el control y seguridad de tránsito; y, (vi) obras de corrección hidráulica y de protección en los ríos de influencia del proyecto.

Se ejecutarán obras de compensación de impactos ambientales y de naturaleza social específicas, entre las que se programan la restauración e instalación de humedales, la construcción de sedimentadoras y sistemas estacionales de filtración y de piscinas de tratamiento de derrames tóxicos en la zona de cruce del Parque Nacional de Cajas. Se incluye también la contratación de la supervisión de las obras y el inicio de las actividades de la firma de auditoría del Programa.

Componente 3. Este componente pretende financiar estudios técnicos, ambientales y sociales que al largo plazo permitan realizar acciones en la carretera y resuelvan problemas ambientales y sociales generados durante su construcción. Para ello y de manera paralela con la ejecución de las obras físicas: (i) se desarrollará un programa de campo de investigaciones geotécnicas, en todos los sitios que hayan sido identificados que constituyen riesgo, en particular en la llamada “curva de retorno”; (ii) se ejecutarán los estudios finales, geotécnicos, viales y ambientales para la rehabilitación completa de la carretera; y, (iii) se contratará el mantenimiento rutinario de la carretera, durante y después de la emergencia y por un período de dos años.

En el tema social se desarrollarán los siguientes estudios: (i) un censo de población afectada en las localidades de San Joaquín, Molleturo y Aguas Calientes, con evaluación del daño socio-ambiental creado y análisis del proceso de expropiación e indemnización; (ii) alternativas de indemnización y

reasentamiento de la población (criterios, beneficiarios, costos, cronograma, responsabilidades); y, (iii) un programa limitado de asistencia social compensatorio.

Para el tema ambiental se desarrollarán estudios finales de evaluación integral de los daños e impactos causados por la construcción de la carretera en su área de influencia. Se prepararán los siguientes planes y acciones: (i) para el manejo controlado de cauces afectados (dragado y contención de materiales, construcción o rehabilitación de diques longitudinales, umbrales y espigones, diques filtrantes, etc.); (ii) para la asistencia técnica en el control de la erosión; y forestación de orillas en micro cuencas; (iii) para el desarrollo de un nuevo Plan de Manejo del Parque Nacional Cajas; y, (iv) los planes de adecuación y compensación en las comunidades afectadas.

El siguiente cuadro resume el Programa Operativo originalmente previsto:

PO Original	COMPONENTES Y COSTOS DEL PROGRAMA (US\$miles)			
COMPONENTES	BID	CONTRAPARTE	TOTAL	%
Componente 1				4.0
1.1 Estudios y Diseños	800,000	0	800,000	
Componente 2				87.5
2.1 Estabilización de sitios críticos	1,600,000	900,000	2,500,000	
2.2 Obras de arte mayor y menor	1,000,000	500,000	1,500,000	
2.3 Administración de material excedente	4,400,000	2,600,000	7,000,000	
2.4 Obras ambientales y sociales	5,000,000	0	5,000,000	
2.5 Fiscalización y Auditoria	1,500,000	0	1,500,000	
Componente 3				8.5
3.1 Investigaciones y diseños para segunda etapa	1,700,000	0	1,700,000	
TOTALES	16,000,000	4,000,000	20,000,000	100.0
Pari-passu:	80%	20%		100%

C. Supuestos

Se considera que:

- (1) las acciones y obras a realizarse con el Programa permitirán mantener la integridad geológica y ambiental de la zona atravesada por la Carretera Cuenca-Molleturo-Empalme, y se dará seguridad física a los usuarios de la vía y a las poblaciones en su área de influencia;
- (2) no habrá cambios institucionales o macroeconómicos que afecten la viabilidad de los contratos de obra y/o de la compensación social y ambiental; y,
- (3) al finalizar el Programa, se habrá elevado el nivel de servicio en la carretera en relación al año 1997 (de NdeS=E a NdeS=B),^{1/} y habrá incrementado la circulación vehicular en

^{1/} /Definiciones de los Niveles de Servicio. (Transportation Research Board (TRB) Special Report 209, 2nd edition, 1992). **Nivel de Servicio A (NdS A):** La calidad del servicio permite que el motorista (chofer) viaje a la velocidad de deseo (95-100 km/hr). En pendientes positivas sostenidas la velocidad promedio se mantiene. **Nivel de Servicio B (NdS B):** Velocidad del flujo de tráfico de 80-90 km/hr en terreno a nivel. Retrasos de hasta el 45% del tiempo.

condiciones seguras de viaje, de un mínimo de 20 vehículos por día a cerca de 200 vehículos diarios.^{2/}

II. RESULTADOS DEL PROGRAMA E IMPACTOS POTENCIALES DE DESARROLLO.

A. 1 Nivel alcanzado en los componentes del Programa.

Se utilizó una dinámica de ejecución del Proyecto que permitió la readecuación de las labores a realizar dentro de cada etapa programada originalmente. Lo anterior dio una mayor agilidad a la preparación de los estudios y el diseño de planes y de obras necesarias para alcanzar el objetivo principal del Programa: rehabilitación de la vía, efectuar actividades y obras de compensación social y ambientales.^{3/} A continuación se detallan las acciones realizadas para cada Componente, siendo importante señalar que las actividades relacionadas y comunes a los Componentes 2 y 3 fueron ejecutados dentro del Componente 2.

Componente 1.

Estudios y Diseños. Se definió una primera fase en la cual se realizaron las siguientes actividades:

- i) Mapeo fotogramétrico. Mediante fotografías aéreas y mapas del IGM existentes (que se usaron durante la etapa de diseño de esta carretera) se prepararon mapas específicos para cuatro sitios de alto riesgo (uno de ellos fue la "curva de retorno").
- ii) Trabajos de topografía. Levantamiento topográfico detallado de los cuatro sitios de alto riesgo; y, en coordinación con el MOP, se definió el alineamiento horizontal permanente de la vía mediante colocación de monumentos de concreto a cada kilómetro de la vía.
- iii) Análisis y Evaluación de la Curva de Retorno. Se realizó un análisis de estabilidad y se diseñó una solución para administrar el tránsito seguro por este sitio (solución de carácter temporal hasta la implantación de una alternativa permanente por el MOP).
- iv) Plan de riesgos. Se preparó un "Plan de Riesgos de Fallas", incluyendo entre otros aspectos relevantes, el sistema de drenaje y la definición de prioridades de atención.
- (v) Diseño de sitios de bote de materiales. Este trabajo se hizo en base a los criterios técnicos establecidos por la política el Banco en esta materia, y los cuales toman en cuenta además de los factores ambientales, factores socioeconómicos.

En pendiente positiva la velocidad promedio se mantiene. **Nivel de Servicio C (NdS C):** Aumento de las dificultades de pase. Velocidad entre 80-85 km/hr en terreno a nivel. Porcentaje de retrasos es 60%. En pendiente positiva sostenida la velocidad promedio se reduce a 70 km/hr. **Nivel de Servicio D (NdS D):** Flujo vehicular inestable. Velocidades hasta 80 km/hr en terreno a nivel. El porcentaje de retrasos 70%. En pendiente positiva sostenida velocidad promedio 65 km/hr. **Nivel de Servicio E (NdS E):** Retrasos mayores al 75%. Velocidades máximas de 80 km/hr y a 40 km/hr en pendientes sostenidas. Rebases imposibles, vehículos pesados y lentos forman largas filas donde no hay la tercera faja. **Nivel de Servicio F (NdS F):** Este nivel presenta retrasos grandes en tiempo de viaje por bajas velocidades de operación. Velocidades promedio menores de 40 km/hr.

^{2/} Los registros realizados por el MOP entre 2000-2002 indican que el número de vehículos utilizando la vía no ha superado los 200 veh/día, en vista a que persiste la inestabilidad de los taludes en la zona cercana a Molleturo.

^{3/} El trabajo técnico de ingeniería (Geología y Geotecnia) fue apoyado por el Banco mediante la contratación directa en noviembre, 1998 de un Consultor Internacional, experto en análisis de fallas de taludes y aspectos geotécnicos, cuyos informes sirvieron para la confirmación de los diseños y obras a ejecutar en los sitios críticos de la carretera, al igual que a lo largo de la misma (Informes Técnicos se encuentran en COF/CEC-BID y en el MOP).

(vi) Soluciones de emergencia. Diseños. El MOP recibió documentación técnica con conclusiones y recomendaciones sobre soluciones de emergencia, prácticas para la estabilización de taludes en corte y/o relleno en los sitios de alto riesgo a lo largo de la vía, cambios en las condiciones de los drenajes superficiales y subterráneos, etc. Planes y planos de reparación y rehabilitación, planos de sitios de bote de materiales, especificaciones especiales, con análisis de costos de construcción y documentos de licitación de las obras.

Estudios y Diseños. En una segunda fase se realizaron los siguientes estudios:

- (i) Estudios técnicos e investigaciones complementarias.^{4/} Trabajos de aerofotogrametría en una faja de la carretera de aproximadamente cien (100) kilómetros de largo y seis (6) kilómetros de ancho a cada lado de la línea central de la carretera, e incluyendo la cuenca de los ríos Tixay, Cañas, Norcay, J. María y Chilcoplaya.
- (ii) Elaboración de mapas. Se preparó un mapa a escala 1:10.000 a lo largo de las áreas consideradas en el trabajo de la aerofotogrametría, con curvas de nivel a cada metro. Además, con base en las fotografías aéreas se preparó mapas de toda la carretera a escala 1:20,000 con curvas de nivel a intervalos de 5 metros.
- (iii) Inventario fotográfico. De las diferentes fallas y zonas de deslizamientos en toda la vía.
- (iv) Diseño de la señalización horizontal y vertical de toda la carretera.
- (v) Diseño de un “Programa de Administración de los Excedentes de Materiales de Construcción y de Derrumbres”. Contempla ubicación de las áreas de bote y manejo de los materiales de desperdicio; plan de transporte del material que se encuentre colocado en los bordes de la carretera^{5/}; reparación de la carretera y de sus obras de arte menores; procedimientos de transporte de materiales de futuros derrumbes en la carretera.
- (vi) Revisión y actualización del “Plan de Riesgos de Fallas”. Definición de prioridades con base a lo señalado en el estudio de la primera fase.
- (vii) Soluciones prácticas (de ingeniería y ambientales) para la estabilización de taludes y reparación y construcción de obras de drenaje (menor y mayor) en los sitios críticos. Se prepararon planos detallados de construcción, especificaciones especiales, análisis de costos de construcción, cronograma de ejecución y preparación de documentos de licitación de obras.
- (viii) Administración (dirección y ejecución) del programa de investigación geotécnica, de drenaje, topográfico, de materiales y de pavimentos con y sin asfalto. El MOP recibió un programa de investigación de campo en todos los sitios que fueron identificados que constituyen riesgo, con términos de referencia para los estudios finales, geotécnicos, viales y ambientales, incluyendo la administración de fuentes de materiales y sitios de bote para la rehabilitación completa de la carretera.^{6/} Se estableció un plan de monitoreo del comportamiento de los sitios inestables que corresponde al MOP el seguimiento para su rehabilitación futura.

^{4/} Los Estudios y Diseños con una segunda fase se dieron por razones técnicas y de logística de ejecución, y se ejecutaron en forma continua y hasta paralela en algunos casos a los estudios de la primera fase.

^{5/} El plan de acarreo de materiales sobre la carretera existente especifica un control de peso de los camiones (tamaño y el peso máximo) a realizarse en el futuro por el MOP mediante la colocación de balanzas de pesaje.

^{6/} Se incluye aquí los trabajos de emergencia a realizarse en la “Curva de Retorno” identificados en la Primera Etapa de este programa.

Componente 2 y Componente 3.

Obras de Ingeniería: Se contrataron los trabajos de estabilización de taludes en cuatro sitios críticos de la carretera. El siguiente cuadro muestra el costo, los alcances y el estado de las obras a la fecha de preparación de este PCR:

OBRAS DE INGENIERIA – CUATRO SITIOS CRITICOS			
Numero	Obra	Monto Contratado (US\$)	Estado de Ejecución
1	Estabilización Sector Numero Uno – COPTE	855,377	El proyecto fue suspendido por fallas de construcción. El Contrato de Obra fue rescindido por el MOP. +
2	Estabilización Sector Numero Dos – Media Vía	661,396	Ejecutado con saldos pendientes de pago por el MOP *
3	Estabilización Sector Numero Tres – Curva de Retorno	2,201,829	Ejecutado con saldos pendientes de pago por el MOP. *
4	Estabilización Sector Numero Cuatro (Abs. 83+000)	977,880	El contrato fue rescindido por mutuo acuerdo entre el MOP y el Contratista de Obra. +
5	Fiscalización de las obras de estabilización	196,834	Realizada. Contrato terminado.
	Totales	4,893,316	

+ El MOP deberá realizar estos trabajos con sus propios recursos u otras fuentes de financiamiento. (Autoridades del Gobierno actual en el MOP han informado al Banco que dispone de recursos CAF para realizar estas obras y otras adicionales requeridas para mantener el paso libre y seguro por la carretera)

* El MOP dispone de los recursos necesarios recibidos mediante transferencias realizadas antes de la finalización del Plazo para Desembolsos del Financiamiento BID. Por medio del CONVENIO COPEFEN – MOP firmado en abril, 2003 se financiarán los saldos de estos compromisos con los contratistas de obra.

Acciones de Mitigación Social: Estas actividades fueron definidas mediante la contratación en el segundo semestre del año 1998, de un grupo de consultores internacionales con quienes se preparó y aprobó en diciembre de 1999 un “Plan de Mitigación Social”.^{7/} Las actividades para mitigaciones sociales programadas fueron ejecutadas por la Gerencia General Operativa (GGO) de la Comisión de Mitigación Social^{8/} que se constituyó en el MOP, con reglas claras de adquisición de servicios especializados para acciones en los sectores de educación, salud, obras de servicio comunal. El Plan de Recuperación Económica contempló actividades de compra y siembra de arbolitos de cacao en las fincas afectadas con las inundaciones y aterramientos producidos por el material de la construcción de la carretera arrastrado por los principales ríos que cruzan la llanura en el área de

^{7/} El Gobierno de Ecuador, por intermedio del MOP, solicitó al Banco que efectuara la contratación directa de consultores internacionales y expertos nacionales en temas socio-ambientales. En Misión Especial de Administración de la Operación presidida por el Subgerente de RE3, se aceptó realizar las contrataciones. Las acciones de contratación se iniciaron entre octubre y noviembre, 1999.

^{8/} Bajo la dirección del MOP se constituyó en Abril/99 la Comisión de Mitigación Social (CMS) de la carretera Cuenca-Molleturo-Naranjal, integrada por representantes de los Ministerios de Salud Pública, Desarrollo Urbano y Vivienda, Educación y Cultura, Medio Ambiente, Agricultura y Ganadería, Bienestar Social y Obras Públicas, con la designación de un funcionario del MOP, como su presidente. Se constituyeron dos subcomisiones en las provincias del Azuay y del Guayas integradas por representantes de los mismos ministerios y con asesoramiento del Ministerio de Bienestar Social.

Aguas Calientes y El Naranjal (Ríos Tixay, Cañas, Norcay, Jesús María y Chilcoplaya). Se ejecutó además, un Plan de Inversiones en Pequeñas Obras de Compensación Social (pasos peatonales por los ríos, bados, casetas para atención médica, etc., listados en el Anexo No. 1 “Actividades Sociales-Ambientales” realizadas por la GGO/MOP”).

Acciones de Mitigación Ambiental. El trabajo tanto de investigación y diseño, así como de construcción de obras se concentró en tres temas: (1) obras de protección hidráulica en la llanura costera; (2) impactos y pasivos ambientales de la carretera; y, (3) Parque Nacional Cajas. Para ello se contrataron los estudios ambientales con una firma internacional a inicios de 1999. Estos estudios se hicieron desde las cuencas altas hacia las cuencas bajas y el area costera. Los ríos estudiados fueron: en la Cuenca Baja : Norcay, Cañas, Tixay, San Francisco, Ciriaco; y en la Cuenca Alta: Miguir, Norcay, Platanal, Paují, Hierba Buena, Tixay, Parvahurco. Las investigaciones cubrieron las siguientes actividades: (i) evaluación de la incidencia del impacto al recurso hídrico, cercano al proyecto; (ii) identificación de los sitios y origen del problema; y (iii) evaluación de las alternativas de obras y posibles medidas para mitigar los daños socio-ambientales en la llanura costera.

Las inversiones hasta la terminación de la operación y fecha de este PCR, fue la siguiente:

Obras de Corrección Hidráulica en los Ríos de El Naranjal			
No.	Obra	Recursos del BID (US\$)	Estado de Ejecución del proyecto a la fecha del PCR
1	Corr. Hidráulica Río Norcay muros 1+900-3+500	410,085.85	Trabajos terminados.
2	Corr. Hidráulica Río Norcay 0+800-1+900	168,601.87	Trabajos terminados.
3	Corr. Hidráulica Río Cañas	111,198.44	Trabajos terminados.
4	Corr. Hidráulica Sta Rosa Flandes muros de prot..	106,100.26	Trabajos terminados.
5	Río Tixay Reencauzamiento	80,444.70	Trabajos terminados.
6	Muros en Río Norcay 3+3300-4+500	145,987.94	Trabajos terminados.
7	Muros en Río Tixay – muros margen derecha	209,222.75	Trabajos terminados.
8	Tomas de Riego Río Norcay y Cañas	16,739.95	
9	Enrocado y muros Río Tixay 2+000-5+800	405,077.07	Trabajos aún continúan *
10	Muros y Alcantarillado Río Cañas (Jesús María)	286,621.16	Trabajos terminados.
11	Muro Izq y Muro Der Río Norcay 4+500-5+500	155,375.81	Trabajos terminados.
12	Muros Río Cañas, muros Jesús María	238,376.05	Trabajos terminados.
13	Muros Río Norcay dos márgenes (muro izq y der)	103,178.28	Trabajos terminados.
14	Río Tamarindo y Cañas (Jesús María)	204,505.29	Trabajos terminados.
15	Obras en Santa Rosa de Flandes	137,953.40	Trabajos terminados.
16	Dragado Río Tixay	181,390.00	Trabajos aún continúan *.
17	Dragado Río Cañas Km 17-22	94,446.00	Trabajos aún continúan *
18	Dragado Río Cañas y Muro Prot. Lechugay	264,274.56	Trabajos terminados.
19	Dragado y Prot. Riveras Río Naranjal	160,131.11	Trabajos aún continúan *
	Total :	3,671,032.70	

* El MOP dispone de los recursos necesarios, recibidos mediante transferencias realizadas antes de la finalización del Plazo para Desembolsos del Financiamiento BID, para cubrir los compromisos con los contratistas de obra. Se hará uso del Convenio COPEFEN – MOP firmado en abril, 2003 con la no objeción del Banco.

Las obras fueron ubicadas, dimensionadas y diseñadas en base al informe de los consultores, al igual que las actividades de mantenimiento para la recuperación y mejoramiento de cauces. Se ha

previsto que el MOP realice en el futuro con recursos propios, el mantenimiento de estas obras y dragados adicionales en algunos sectores de los cauces.

La consultoría hizo además una evaluación de la situación de riesgo en la población de Aguas Calientes y/o otras localidades afectadas. Las acciones de emergencia fueron definidas en una “Propuesta del Plan de Manejo Ambiental de las Cuencas Afectadas” por la construcción de la carretera a ser implantado en el futuro por el MOP.

Impactos y pasivos ambientales de la carretera.^{9/}

Los estudios en este campo abarcaron, entre otros, estabilización de taludes, manejo de cuencas y micro-cuencas, impactos relacionados con las canteras de materiales dentro del área del Proyecto, construcción de obra civil, reconfiguración de botaderos y la adopción de medidas apropiadas de manejo de materiales de corte y derrumbes.^{10/} Se integró el programa de reforestación del Plan de Acción Social con las actividades de estabilización de taludes (bioingeniería) y manejo de micro-cuencas.

Se desarrollaron las actividades de evaluación del pasivo ambiental (EPA); el documento entregado al MOP señaló los problemas ambientales ocurridos por la existencia de la carretera, que afectan o pudieran afectar áreas o comunidades que limitan con la faja de dominio, tales como: (i) deslizamientos y derrumbes, hundimientos, inestabilidad de cunetas y taludes; (ii) erosión y sedimentación de drenajes y lagunas; (iii) botes laterales indiscriminados; (iv) contaminación de aguas; (v) daños ecológicos y paisajísticos en las zonas frágiles, incluyendo el área del Parque de Cajas; (vi) áreas degradadas por la explotación de canteras y otros materiales para la obra de la carretera; (vii) accesos y caminos vecinales de los poblados, interrumpidos por la carretera; y (viii) daños a las fuentes de agua de los poblados a lo largo de la carretera.

También se incluyeron recomendaciones para las actividades de operación y conservación de la carretera, los problemas observados dentro del derecho de vía (principalmente que comprometen su integridad), en relación con los procesos naturales o inducidos, tales como embanques e inundaciones, o de actividades de terceros, como industrias, cultivos, nuevos desarrollos urbanos, etc.. Se registraron y catalogaron (en un mapa) los pasivos ambientales críticos y no críticos del área de influencia de la carretera.

Plan de Manejo Ambiental del Parque de Cajas

⁹ / El pasivo ambiental se definió como el conjunto de: (i) problemas y/o riesgos ambientales ligados a la construcción de la carretera y que se verifican (o que pueden llegar a ocurrir), fuera de la zona de dominio de ella; y (ii) daños y/o riesgos a la carretera o a sus usuarios, debido a procesos generados fuera de la zona de dominio y que pueden ser atribuidos a su construcción u operación.

¹⁰ / El Banco ha insistido con el MOP, en la necesidad de aplicar las cláusulas contractuales del Convenio de Préstamo en materia de cierre de canteras, revisión de la localización de los botaderos recientemente habilitados y certificación constante de que se cumple con las técnicas acordadas con el Banco e implementar las correcciones y acciones que fuesen necesarias.

La carretera cruza por un extremo del Parque Nacional de Cajas (en sus tramos 4 y 5 del Proyecto Vial MOP),^{11/} el cual fuera administrado por INEFAN y actualmente se encuentra bajo la responsabilidad de la Empresa Pública Municipal de Teléfonos, Agua Potable y Alcantarillado (ETAPA) de la ciudad de Cuenca, mediante Convenio de Transferencia^{12/} acordado con el Ministerio del Ambiente. Con apoyo del Programa el área de afectación por el cruce de la carretera ha sido reforestada con especies introducidas, pero problemas de erosión han causado la eutrofización y deterioro de varias de las lagunas. Para atender el problema anterior, se financió el Plan Integral de Manejo del Parque y se realizaron obras de protección de las lagunas y de seguridad especial de tránsito por el Parque (ver Anexo 1).

A. 2 El nivel actualmente esperado de logro de los objetivos del Programa.

Con la ejecución del Programa se esperaba suplir la poca efectividad obtenida con las acciones realizadas en los años 1994 a 1998 por el Gobierno de Ecuador y el Banco para compensar los daños e impactos sociales y ambientales producidos con la construcción de la carretera Cuenca-Molleturo-Empalme (financiada parcialmente con recursos de dos préstamos BID, Préstamo 227/IC-EC y Préstamo 723/OC-EC). Se planteó también, la necesidad de atender los daños ocurridos en la propia carretera con el aumento de derrumbes de los taludes, encontrar soluciones definitivas a los problemas ocasionados por las avenidas de los ríos en las poblaciones y zonas cultivadas en el área de influencia de la carretera; además, se esperaba alcanzar el propósito del Gobierno Ecuatoriano de habilitar la carretera para permitir el tránsito con seguridad en todas las épocas del año.

El Decreto Ejecutivo emitido a mediados del año 1999 mediante el cual se encarga al MOP de conformar, con apoyo de la Vicepresidencia de la República, un equipo de trabajo con participación de los Ministerios de Salud, Bienestar Social, Vivienda, Educación y de Obras Públicas para atender las compensaciones sociales y ambientales que se requerían para esta obra, produjo en gran medida los resultados esperados y ha mantenido su vigencia no obstante las quejas (de poco sustento) de algunos moradores. Sin embargo, el MOP deberá dar un continuo seguimiento a las recomendaciones y soluciones técnicas y ambientales producto de los estudios y trabajos realizados, y asegurarse que las obras y actividades financiados con el Programa, que alcanzaron una meta de ejecución cercana al 90%, mantengan vigencia respecto a los objetivos y propósitos del Programa.

B. 1. Diferencias entre los resultados planificados y los logros en lo que se refiere a componentes del proyecto.

^{11/} El Parque Cajas abarca un área de aproximadamente 28,800 hectáreas de páramo, bosque andino y 232 lagunas aisladas o interconectadas. Las lagunas constituyen el principal abastecimiento de agua potable de la ciudad de Cuenca.

^{12/} Los objetivos específicos del Convenio son : (i) realizar la gestión, manejo y conservación del Parque Nacional "El Cajas" y de las áreas protegidas de propiedad de ETAPA; (ii) colaborar en la protección y conservación de las fuentes hídricas; (iii) proteger y conservar los bosques y vegetación naturales; (iv) colaborar en el control de incendios forestales y de pajonales; (v) emprender programas de forestación y reforestación; (vi) realizar en conjunto con otros organismos programas de educación ambiental; (vii) conjuntamente con otros organismos públicos y privados, propiciar los mecanismos idóneos para la preservación de estas zonas; y, (viii) fomentar el ecoturismo nacional e internacional, de manera de difundir el conocimiento de nuestras riquezas naturales.

El Plan Operativo (PO) originalmente acordado entre el Banco y el MOP fue ajustado a una dinámica de ejecución que permitió que las actividades de compensación y obras de emergencia a financiarse con recursos de cada uno de los componentes del Proyecto, se iniciarán de manera paralela y hasta simultánea. Las actividades de tipo social se definieron mediante un plan de acción preparado por el grupo de consultores internacionales apoyados con expertos sociales-ambientales nacionales.

No obstante las dificultades financieras que se le presentaron al Estado Ecuatoriano en el período 2000-2002 para atender las necesidades de recursos de contrapartida, a partir de 2001 se contrataron obras y actividades de emergencia (remoción de derrumbes y limpieza de cunetas en la vía) con fondos del presupuesto del MOP. La GGO/MOP también experimentó dificultades en recibir del Ministerio de Economía y Finanzas los recursos nacionales en los montos acordados, pero finalmente se resolvió el impasee. Con recursos consignados en la categoría de inversión (Categoría de Inversión 1.0 Obras de Prevención y Recuperación de Daños) del Programa de Emergencia para Afrontar el Fenómeno El Niño administrado por el COPEFEN (Ejecutor del Programa Global), y con el reconocimiento de inversiones de contrapartida en exceso a lo acordado con el Banco, el COPEFEN mediante convenios con el MOP entregó recursos para ser utilizados en inversiones de emergencia en la Carretera Cuenca-Molleturo al igual que en la red vial de la costa ecuatoriana y elegibles para el Banco. El aporte local sumó US\$ 4.5 millones.

En 2002 e inicios del 2003 se realizaron dos transferencias de los recursos de la Carta Acuerdo Colateral por US\$3.4 millones hacia la Categoría de 1.0 Obras de Prevención y Recuperación de daños ocasionados por el Fenómeno El Niño 1997/98, para que el COPEFEN, Ejecutor del Programa, mediante dos sendos convenios interinstitucionales firmados con el MOP, le trasladara recursos para cubrir obras viales en la red local de la costa ecuatoriana que habían sido financiadas con el presupuesto del MOP e identificadas como obras de emergencia elegibles para este Programa; también se usaron para finalizar los pagos a los contratistas de obras pendientes de terminación en la propia Carretera Cuenca-Molleturo-Empalme (obras de ingeniería, de correcciones hidráulicas y dragado de los ríos en el área de influencia del proyecto).

El siguiente cuadro muestra las inversiones finalmente realizadas directamente en el Proyecto, por fuente de financiamiento, en cada uno de los componentes del Programa.

PO FINAL COMPONENTES Y COSTOS DEL PROGRAMA				
(US\$miles)				
COMPONENTES	BID	CONTRAPARTE	TOTAL	%
Componente 1	600,418	0.00	600,418	3.6
1.1 Estudios y Diseños	600,418	0	600,418	
Componente 2	11,750,439	4,520,090	15,870,439	94.8
2.1 Estabilización de sitios críticos				
2.2 Obras de corrección hidráulica y obras arte mayor y menor	2,971,942	700,404	3,672,346	
2.3 Administración de material excedente				
2.4 Obras ambientales y sociales	3,671,032	294,393	3,965,425	
2.5 Fiscalización y Auditoría *				
	0	3,106,490	3,106,490	
	5,027,050	400,000	5,027,050	
	80,415	18,803	99,218	
Componente 3	272,981	0.00	272,981	1.6
3.1 Investigaciones y diseños para segunda etapa	272,981	0	272,981	
TOTALES	12,623,838	4,520,090	17,143,928	100.0
Pari-passu:	73.6%	26.4%		100%

* Se incluye pagos efectuados para la Coordinación MOP/BID

B. 2. Diferencias entre los resultados planificados y los logros en lo que se refiere a los objetivos del proyecto.

El objetivo principal del Proyecto, de atender y mitigar los impactos producidos en las comunidades del área de influencia de la carretera y sus pobladores que fueron afectados en sus viviendas, en sus áreas de cultivo y en otros servicios comunales, así como en los caminos vecinales de acceso a la comuna, se habría cumplido casi en su totalidad. Se realizaron programas de reactivación económica y de iniciativas agropecuarias comunitarias no tradicionales para suplantar los cultivos de cacao dañados por las grandes avenidas de los ríos, se llevaron a cabo obras comunitarias nuevas y de reconstrucción de infraestructura afectada (puentes peatonales, vados, casas de visitantes médicos, rehabilitación de aulas escolares, etc). Se realizaron actividades con planes de educación escolar, proyectos de mejoramiento de calidad y cobertura de los servicios de salud, de capacitación en salud y salud reproductivas, compra de ambulancias (dos unidades para Molleturo y Naranjal) y se implantó un programa de capacitación de gestión, seguimiento y contraloría social en las comunidades afectadas.

Con los recursos de este financiamiento del Banco y fondos de contrapartida, se desarrollaron todas las actividades indicadas en el Acápito A.1 de este Documento de PCR. Siendo lo más relevante de estas acciones, la preparación y ejecución de un Plan de Compensaciones Sociales y Ambientales, para el cual se destinaron alrededor de US\$5 millones en temas sociales y US\$3.7 millones para obras de corrección hidráulica de los ríos afectados.

Por otro lado, las obras de ingeniería realizadas en la carretera misma, no alcanzaron los niveles esperados, en el sentido de permitir el libre paso con seguridad las veinticuatro horas del día y en cualquier época del año. No obstante que se dispone de un plan de acción para atender las emergencias en la vía, el Plan de Mantenimiento y de Administración de la vía a contratarse con una empresa privada no se logró formalizar, quedando esa acción pendiente para ser implantada en el futuro por el MOP.

El MOP dispone ahora de un “Programa de Administración de los Excedentes de Materiales de Construcción y de Derrumbes” así como de una actualización del "Plan de Riesgos de Fallas" para esta carretera, que incluye además la administración del sistema de drenaje y la definición de prioridades^{13/}. Solamente se atendieron cuatro sitios considerados críticos y a la fecha de terminación del período de vigencia del financiamiento del BID, dos de los contratos de obra habían sido rescindidos por el MOP (por mutuo acuerdo entre las partes) y las obras de los otros dos sitios se encontraban aún en ejecución. Por otro lado, puede afirmarse que las obras que se realizan, consistentes en la construcción de muros y pantallas de retención, han estabilizado los taludes de la carretera en estos lugares y permitido el libre paso vehicular con precaución. Pero es necesario señalar que no se contrató el mantenimiento rutinario de la carretera, durante y después de la emergencia como acordado con esta operación.

^{13/} El plan de acarreo de materiales sobre la carretera existente especifica un control de peso de los camiones (tamaño y el peso máximo) a realizarse en el futuro mediante la colocación de balanzas de pesaje de propiedad del MOP.

C. Logros importantes no programados.

Se considera que con la ejecución del Programa no se han logrado acciones de importancia que no hubiesen sido programados. Corresponderá al MOP mantener un adecuado seguimiento de la estabilidad de la vía para disminuir el peligro de derrumbes de los taludes, y programar la puesta en marcha de un plan de seguridad de viaje en la carretera.

D. Cuán probable es que se logren los objetivos acordados del proyecto y de que éstos sean sostenibles?

Se estima que se logrará la continuidad de las acciones iniciadas con el Programa dado que el compromiso del Gobierno Nacional formalizado en la pasada administración ha sido ratificado por el actual Gobierno. Se espera que el MOP realizará obras adicionales de estabilización de taludes en la carretera y atenderá las emergencias que se presenten, puesto que ha logrado (conforme comunicación del MOP entregada al Banco en Febrero, 2003) la aprobación de un préstamo para estos fines por parte de un organismo de financiamiento multilateral (CAF).^{14/}

E. Objetivos del proyecto que no serán alcanzados

El proyecto no logró poner en marcha o dejar formalizado el “Plan de Mantenimiento y Administración de la Carretera” acordado con el Banco para un período de dos años. Este plan debería haberse contratado con una empresa privada, ya sea mediante un procedimiento de concesión de servicios, o un contrato normal de mantenimiento a ejecutarse después de finalizada la operación de financiamiento del BID. Se espera que el MOP retome el tema en el futuro con financiamiento CAF. (Ver pie de página en D.).

F. Tasa Interna de retorno.

El análisis ex ante no incluyó un cálculo de la tasa interna de retorno.

III. CAMBIOS EN LOS OBJETIVOS, COMPONENTES Y SUPUESTOS ORIGINALES.

A. Cambios importantes en los objetivos, componentes y supuestos.

No se considera que se produjeron cambios de naturaleza importante que afectaran los objetivos y supuestos del Programa, aunque si se presentaron cambios en los niveles de inversión en los tres componentes originales del Programa, conforme se describe en otros apartes de este PCR.

B. Para operaciones sectoriales o híbridas, describa el cumplimiento con las condiciones en materia de políticas.

No es aplicable.

C. Clasificaciones anuales del ISDP sobre el desempeño del proyecto.

^{14/}El financiamiento de la CAF otorgdo al GOE, contempla una asignación cercada a los US\$20 millones para obras de estabilización, manteniendo y señalización en la vía Cuenca Molleturo-Empalme.

El siguiente cuadro de clasificaciones anuales de desempeño corresponde a toda la operación “Programa de Emergencia para Afrontar el Fenómeno El Niño” cofinanciado con recursos del Préstamo 1057/OC-EC, dentro del cual está inmersa la Carta Acuerdo Colateral que financió las Obras de Emergencia en la Carretera Cuenca-Molleturo-Empalme, objeto de este PCR.

Clasificación del Desempeño del ISDP al fin del año	AÑOS EN EJECUCIÓN					
	0* 1998	1 1999	2 2000	3 2001	4 2002	5 2003
Objetivos de Desarrollo (OD)	P	P	P	P	P	P
Progreso en la Ejecución (PE)	S	S	S	S	S	S
Probabilidades de que se Mantengan los Supuestos	H	H	H	H	H	H

* En Noviembre de 1997 se aprobó la operación por el Directorio del Banco. El Préstamo entró en vigencia a su firma en Diciembre, 1998. La fecha de elegibilidad es a Enero, 1998. El período de desembolsos venció en Marzo, 2003.

IV. LECCIONES APRENDIDAS DEL PROYECTO.

A. Diseño del proyecto.

A.1. Objetivos.

La formulación de los objetivos originales del proyecto fue realista y consistente con la estrategia del Banco en el país y las necesidades del Ecuador en ese momento. En la fecha de preparación de la operación, el país afrontaba un proceso de destrucción de su infraestructura vial (aparte de otras como escuelas, centros de salud, puertos, etc) en la costa como resultado de las fuertes lluvias producidas por el Fenómeno El Niño.

La carretera Cuenca-Molleturo-Empalme que había sido financiada con recursos de dos préstamos con recursos del BID y nacionales, estaba siendo afectada con fuertes derrumbes de sus taludes; el producto de estos derrumbes producían el cierre de la vía y el taponamiento de los principales ríos que bajan de la sierra a la costa, con las consecuentes inundaciones y desvíos de sus cauces originales, afectando las poblaciones en el área de influencia y las zonas cultivadas principalmente de cacao y banano.

El Proyecto superó los tres años previstos originalmente para su ejecución (Diciembre, 1997-Diciembre, 2000), pero se ejecutó bajo los mismos objetivos acordados en la preparación de la operación. Fue necesario realizar ajustes en los plazos de ejecución y de desembolso de los recursos del financiamiento del BID dada la poca importancia con que el Gobierno Nacional y el MOP atendían los requerimientos para el tema de compensaciones sociales y ambientales. El Banco debió insistir ante el MOP y las autoridades superiores del Gobierno Nacional, de la necesidad de acelerar la ejecución de las obras de compensación social de la carretera, y notificar por escrito que no se autorizarían desembolsos relacionados a obras de ingeniería en la carretera y

de correcciones hidráulicas de los ríos en la llanura costera, hasta que se hubiese demostrado a satisfacción del Banco que las acciones de compensación social se habían puesto en marcha conforme a los planes de ejecución acordados.

Atendidos los requerimientos del Banco, a solicitud del Ejecutor y del Prestatario se procedió a prorrogar la vigencia de la Carta Acuerdo Colateral en dos ocasiones modificándose el plazo para desembolsos (Original: 05-diciembre-2000; Final: 05-marzo-2003), lo que permitió realizar las acciones de compensación social y las obras de mitigación ambiental y de rehabilitación vial en los niveles señalados en otros acápite de este documento.

A.2 Componentes.

Los componentes del proyecto fueron suficientes y necesarios y se enfocaron a la solución de los problemas identificados durante la preparación del Programa. Estos componentes, como ya se ha indicado en párrafos anteriores, requirieron ajustes en el momento de iniciar la ejecución del proyecto, dada la necesidad de una mayor dinámica de ejecución, particularmente de las actividades de compensación social y obras de emergencia; se hicieron algunas acciones de manera de manera paralela y hasta simultánea, por la naturaleza de los estudios técnicos. Especial mención se hace a las actividades de tipo social-ambiental definidas mediante planes de acción preparados por consultores internacionales con apoyo de expertos sociales-ambientales nacionales; la inversión en este campo superó el tercio de los recursos disponibles en la Carta Acuerdo Colateral.

Los ajustes referidos produjeron una inversión en el Componente 2, relacionado con obras y actividades sociales, ambientales, de correcciones hidráulicas de los ríos afectados, así como las obras de rehabilitación de taludes en la carretera, del 94.8% contra el 87.5% programado inicialmente (ver cuadros PO Original y PO Final en Acápites I.B y II.B.1). Se observa una reducción en la inversión realizada para los Componentes 1 y 3; la primera por ahorros en costos de los estudios, y la segunda por falta de puesta en marcha de parte del MOP, del Plan de Administración del Mantenimiento de la Vía como requerido originalmente en el Programa (estas actividades tendrán que ser retomadas y financiadas por el MOP en el futuro). Las obras y actividades se ejecutaron dentro de un período de cinco años y tres meses (Diciembre 05, 1997-Marzo 05, 2003).

A.3 Supuestos del proyecto.

El diseño del Programa no incluyó el marco lógico de ejecución, lo que habría facilitado la identificación de indicadores y el análisis de los supuestos.

No obstante, se considera que en el marco de referencia en el cual se diseñó el proyecto, los supuestos tanto del Programa de Emergencia para Afrontar el Fenómeno del Niño como de la Carta Acuerdo Colateral – Obras de Rehabilitación de Emergencia en la Carretera Cuenca-Molleturo-Empalme se mantuvieron a lo largo del período de ejecución. El estado de emergencia nacional se mantuvo durante toda la ejecución del Programa; el Gobierno ratificó al Banco desde sus inicios (Carta del Presidente de la República de fecha 17-noviembre-1998) la solicitud de atender favorablemente las necesidades del MOP para que los recursos, tanto del Préstamo 1057/OC-EC como los consignados en la Carta Acuerdo Colateral, fueran empleados con

diligencia y con especial atención a la realización de obras de rehabilitación de emergencia en la red vial de la costa afectada por las grandes lluvias producidas por el Fenómeno El Niño y el fuerte invierno de los años 1999-2000.

A.4 Secuencia planificada de los componentes.

La secuencia con que se planificó el proyecto fue adecuada, no obstante que algunas actividades se realizaron de manera paralela pero basadas en una revisión de la dinámica de ejecución de estudios e inicio de obras y otras actividades en los varios temas contemplados (social, ambiental y de ingeniería), como referido y ampliado en otros apartes de este documento.

A.5 Evaluación de la capacidad institucional del organismo ejecutor y de otras instituciones o agencias que participaron en el Programa.

La capacidad institucional del Organismo Ejecutor de la Carta Acuerdo Colateral, el MOP, no varió a lo largo del desarrollo del Programa. Sí se experimentaron cambios de las altas autoridades y consecuentemente de funcionarios encargados de la Coordinación del proyecto con el Banco así como dentro de la Gerencia General Operativa (GGO) que se responsabilizaba en la preparación y ejecución de actividades y obras de compensación sociales y ambientales en las comunidades afectadas.

A.6 Aspectos del diseño del proyecto que contribuyeron más a los éxitos y/o fracasos del mismo.

A pesar de la tardanza en que el Ejecutor incurrió para poner en marcha el plan de acción de las actividades de compensaciones sociales y ambientales a que se ha referida antes (Acápites IV.A.1), el proyecto fue adecuadamente diseñado, lo que permitió un relativo éxito del mismo (Carta Acuerdo Colateral). Solamente ha quedado pendiente la implantación por parte del Ejecutor, el MOP, el Plan de Administración del Mantenimiento de la Carretera Cuenca—Molleturo-Empalme y el que tendría que ponerse en marcha pronto para evitar el deterioro continuo de la vía, al igual que asegurar el tránsito vehicular con seguridad por la carretera. Por ese motivo la operación se califica de Parcialmente Satisfactoria. (ver nota en cuadro de página 1).

B. Ejecución del proyecto.

B.1 Aspectos de la ejecución del proyecto que contribuyeron al éxito del mismo.

Pese a los cambios de funcionarios en el Organismo Ejecutor del Programa, MOP, durante el período del Programa, se puede concluir que al final los estudios y actividades ejecutadas (conforme la lista final presentada en este documento) son satisfactorios en los temas sociales y ambientales. No se puede indicar lo mismo respecto de la ejecución de las obras ingeniería para la rehabilitación de taludes en la carretera, ya que por diversas razones (incapacidad de los contratistas, falta de una adecuada supervisión al inicio de las obras por parte del MOP, superada posteriormente al contratarse supervisión con empresas privadas), solamente dos obras han quedado terminadas confortablemente. El MOP deberá continuar las obras faltantes contratando en forma directa con sus propios recursos u otras fuentes de financiamiento (como comentado en

otros apartes de este documento). Se logró alcanzar el nivel de la contrapartida requerida para el proyecto, el cual habría superado el pari-passu inicial (80-20) dado el menor monto invertido del financiamiento del BID (pari-passu final: 73.6%-26.4%).

B.2 Problemas importantes durante la ejecución del proyecto.

Aunque se estima que las actividades programadas se realizaron de manera relativamente rápida con la preparación de planes y programas de ejecución, sí se tuvieron atrasos en la implantación del plan de actividades de compensación social y las asignaciones de contrapartida local para la GGO (Acápites II.A.1, II.B.1 y IV.A.1). También se experimentaron dificultades con la construcción de obras de estabilización de taludes en los cuatro sitios críticos identificados en la Carretera y que serían atendidos con el proyecto (Acápites II.A.1 y IV.A.2).

B.3 Ejecución de los componentes en cantidad, calidad y oportunidad (timeliness) en comparación con las expectativas originales.

La ejecución de los componentes del proyecto se considera parcialmente satisfactoria en cantidad y calidad, con excepción de la inversión que debió realizarse para poner en marcha el Plan de Administración del Mantenimiento de la Carretera por un período de dos años que no llegó a cristalizarse. Esta actividad, como ya referido antes en otros apartes de este documento, deberá realizarse por el MOP en el futuro cercano. La operación (Carta Acuerdo Colateral) se califica de Parcialmente Satisfactoria.

B.4 Componentes no terminados.

A la fecha de la finalización de los desembolsos del financiamiento del Banco y de preparación de este PCR quedaban algunas obras pendientes de terminarse, así como realizar el correspondiente pago de las planillas a presentarse por los contratistas; estas obras serán financiadas por el MOP conforme el procedimiento descrito en el Acápites II.A.1 y en los cuadros del Componente 2. Obras de Ingeniería y obras de Corrección Hidráulica en los Ríos de la Llanura. Nuevamente se hace referencia aquí a la actividad programada a realizarse con recursos del Componente 3 y relacionada con el Plan de Administración del Mantenimiento de la Carretera que ha quedado sin implantarse.

C. Desempeño del Prestatario/Ejecutor.

C.1 Desempeño del Prestatario/Ejecutor durante la etapa de ejecución del proyecto.

La gestión y desempeño del Ejecutor, el MOP, aún cuando presentó lentitud a los inicios del proyecto, cumplió con las diferentes actividades establecidas y relacionadas con los temas sociales, ambientales y técnicos. De igual manera, se cumplió con los requerimientos financieros y administrativos. La Oficina de Coordinación MOP-BID cumplió a satisfacción con las actividades requeridas. La Gerencia General Operativa (GGO-MOP) igualmente, con las presiones que este tipo de acciones y actividades representan, cumplió con un plan acordado de atenciones a las comunidades y los pobladores afectados con la construcción de la carretera. El cuadro anexo al final de este documento muestra el nivel de las inversiones realizadas en cada uno de los temas atendidos.

De igual manera, las formalidades de asignaciones financieras por parte del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) hacia el MOP fueron agilizadas al final del período y facilitaron al Ejecutor cumplir con el nivel de inversiones requeridas para el proyecto (ver Acápite II.B.1) y es así que los compromisos contractuales a que se refiere la cláusula 6.04 (b) del Préstamo respecto al aporte local al Programa se cumplieron.

C.2 Utilización del personal y los consultores por parte del Prestatario/Ejecutor. Aportes y recomendaciones de los consultores.

La contratación de consultores, tanto internacionales como nacionales, ante las dificultades experimentadas por el MOP para recibir aprobaciones expeditas de parte de la Contraloría General de la República a los procesos de contratación de consultores, fue facilitada al aceptar el Banco su solicitud para contratar por cuenta y a nombre del Prestatario/Ejecutor los expertos internacionales y hasta nacionales en los temas sociales y ambientales (ver Acápite II.A.1 Acciones sociales y ambientales). Los productos obtenidos de las consultorías contratadas fueron la base para la contratación de las obras de rehabilitación y llevar a buen término los planes y programas de compensaciones sociales y ambientales.

C.3 Relación entre el Prestatario/Ejecutor y otras instituciones o agencias que participaron en el proyecto.

En el diseño de la Gerencia General Operativa (GGO) se contempló la participación de varias instituciones del Estado (Ministerios de Salud Pública, Desarrollo Urbano y Vivienda, Educación y Cultura, Medio Ambiente, Agricultura y Ganadería, Bienestar Social y Obras Públicas, y del propio Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas), la cual fue de adecuada efectividad, dada la situación poco estable que vivió el país en los primeros tres años de ejecución de este proyecto.

C.4 Mejora en la capacidad institucional del Prestatario/Ejecutor durante la ejecución del proyecto.

La capacidad institucional del Ejecutor, MOP, se mantiene sin cambios y poca influencia se ha recibido como resultado de la ejecución del Programa que pueda significar alguna medida de cambio en la estructura institucional en el futuro.

C.5 Seguimiento de los supuestos críticos por parte del Prestatario/Ejecutor.

El seguimiento otorgado por el Ejecutor durante la ejecución del proyecto fue adecuado, y con excepción de los períodos iniciales de atención a los temas de compensación de los pasivos sociales y ambientales producidos con la construcción de la carretera, se estima que se realizó un seguimiento aceptable. El Ejecutor contó con el apoyo y la acción del Banco, que fue decisiva para agilizar la solución de los problemas. No existen supuestos críticos ya que el Programa, aún con retraso, se cumplió.

D. Seguimiento del desempeño del proyecto por parte del Prestatario/Ejecutor.

D.1 Método utilizado para el seguimiento por parte del Prestatario/Ejecutor.

Se acordó con el Prestatario/Ejecutor la presentación al Banco de informes semestrales de progreso y estados financieros auditados, documentación que permite evaluar el avance técnico y financiero, así como el cumplimiento de los objetivos y componentes del proyecto.

D.2 Seguimiento del desempeño del proyecto.

Los informes semestrales y estados financieros, en general, fueron presentados en tiempo. Pudiendo hacerse las recomendaciones necesarias para la aplicación de medidas correctivas oportunamente. También ello permitió la programación de sendas misiones de administración del proyecto, con lo que se establecieron medidas de corrección de acciones en ejecución y pautas para implantación de recomendaciones técnicas, ambientales y sociales, así como ajustes a los cronogramas de ejecución de cada proyecto individual.

D.3 Indicadores e hitos de referencia para cuantificar el logro de los objetivos.

La operación no contó en su diseño con la técnica del marco lógico, y los indicadores fueron determinados con base a los informes de avance del Programa y a los informes de las visitas de inspección y las Ayudas Memorias de las Misiones de Administración realizadas. Los informes presentados por consultores y por el propio Ejecutor ayudaron a cumplir con este objetivo.

E. Supervisión del Banco.

E.1 Desempeño del Banco durante la etapa de ejecución.

El Banco realizó un seguimiento muy de cerca de la ejecución de la operación, estando atento a participar en la solución de las dificultades que se le presentaron al Ejecutor. Muchas de las soluciones adoptadas fueron resultado de la iniciativa del Banco luego de reuniones con el Ejecutor, de visitas de inspección al proyecto y de las misiones de administración realizadas durante el curso de la ejecución del programa. El apoyo del Banco al Ejecutor fue importante, particularmente cuando ocurrieron cambios de gobiernos, y consecuentemente cambios de las altas autoridades de coordinación del Programa.

E.2 Relaciones BID/Ejecutor y con otras instituciones y agencias.

La relación del Banco con el Ejecutor siempre fue estrecha, de esta manera fue posible identificar rápidamente los problemas que surgieron y encontrar conjuntamente soluciones tanto en los aspectos técnicos como administrativos. Se mantuvieron reuniones regulares, puntualizando las acciones que debían efectuarse y recordando las varias obligaciones asumidas en el Contrato de Préstamo, al igual que se realizaron visitas de inspección al sitio del proyecto en numerosas ocasiones durante el período de ejecución. Con cada cambio de autoridades se actuaba inmediatamente con los nuevos funcionarios para informarles de los detalles del proyecto y sus

objetivos, apoyándoles permanentemente en la búsqueda de soluciones a los problemas presentados.

V. LECCIONES PRINCIPALES Y RECOMENDACIONES PARA FUTUROS PROYECTOS.

A. Lecciones.

No obstante que el Gobierno de Ecuador se comprometió a ejecutar el Programa de manera eficiente, imprimiéndole una agilidad acorde con la naturaleza de las actividades de compensaciones sociales y ambientales requeridas, así como la urgencia en facilitar la circulación de manera segura y continua en la carretera, se experimentó lentitud en las decisiones para establecer una organización debidamente estructurada que se hiciera cargo de atender los temas sociales y ambientales del Programa. Solamente hasta seis meses después de la vigencia de la operación se constituyó la Comisión de Mitigación Social (CMS) de la carretera Cuenca-Molleturo-Naranjal, integrada por representantes de los Ministerios de Salud Pública, Desarrollo Urbano y Vivienda, Educación y Cultura, Medio Ambiente, Agricultura y Ganadería, Bienestar Social y Obras Públicas, con la designación de un funcionario del MOP, como su presidente. La Gerencia General Operativa (GGO) comenzó efectivamente su operatividad hasta finales del año 1999.

En ese sentido, y como una lección aprendida con esta operación, se recomienda que nuevas operaciones de financiamiento con naturaleza de emergencia, deberían disponer de una Unidad de Ejecución o de Coordinación de las actividades y acciones del Programa totalmente operativa desde el momento en que se formula la operación y se establecen las condiciones para su desarrollo y administración.

De igual manera, se recomienda tomar en cuenta, como lecciones aprendidas para la preparación de operaciones similares futuras del Banco, lo siguiente:

La Unidad Ejecutora o de Coordinación del Programa además de constituirse con uno o dos ejecutivos, debe dimensionarse (con personal técnico) con base a los sectores y subsectores que se esperan serán atendidos. Las calificaciones académicas y experiencias profesionales de los técnicos o expertos que la constituirán debe estar totalmente acorde con la labor requerida para la ejecución del Programa. En segundo lugar, se requiere la participación de una contraparte (profesionalmente calificada) de los beneficiarios; este aspecto puede ser, una vez evaluado, incorporado como un componente de capacitación efectiva ya sea dentro de un contrato de servicios para la actividad en cuestión con el consultor individual o firma consultora o como una actividad separada de capacitación a financiarse con los recursos del Programa.

B. Recomendaciones.

En la medida de lo posible, debe velarse porque no ocurra una dispersión de los esfuerzos del Ejecutor del Programa (dentro de las disponibilidades de recursos y tiempos consignados) y del Banco, al diseñar un proyecto o programa de naturaleza social-ambiental y de atención de emergencias ya sea producto de la naturaleza o inducidas por la ejecución de programas de

inversión anteriores, como el presente caso, con esquemas institucionales complejos, en el cual la preparación de estudios generales o específicos y de actividades o acciones de compensaciones urgentes esté a cargo de diversas entidades del sector público, puesto que como cada una de ellas cuenta con su propia organización institucional muchas veces no hay una total compatibilidad con los objetivos del proyecto.

Si la ejecución del proyecto marcha en forma muy lenta, ya sea en el cumplimiento de las metas técnicas o desembolsos, el Banco debiera disponer de la flexibilidad necesaria para actuar inmediatamente, de preferencia con la participación del Equipo de Proyecto que formuló la operación, para determinar las causas, proponer los correctivos necesarios y realizar acciones que eviten la ampliación exagerada de plazos para alcanzar las metas del Programa. Y en todo caso, juntamente con el Prestatario, evaluar la factibilidad del proyecto y sus prioridades y realizar de ser considerado necesario las cancelaciones de recursos del financiamiento.

VI. COMENTARIOS ADICIONALES.

Es importante destacar que esta operación, con la formulación y puesta en marcha del Programa de Mitigación Social y Ambiental como un instrumento de reparación de los impactos negativos producidos con la construcción de la carretera en las comunidades de su área de influencia y en el medio ambiente (sierra y costa, particularmente en los ríos) presenta, en términos evaluativos, factores positivos y negativos, de acuerdo a las distintas perspectivas en que se enfoque su ejecución.

Como aspectos positivos se mencionan:

- i) Creación de la Comisión de Mitigación Social (CMS), de naturaleza multisectorial y multidisciplinaria, mediante la cual se constituyó en el MOP una Gerencia General Operativa (GGO) que facilitó la ejecución de pequeñas obras de emergencia y la realización de actividades de compensación social-ambiental directamente con las comunidades afectadas y de manera descentralizada, con una fuerte disminución de la dependencia de los niveles centrales;
- ii) Ejecución de obras de rehabilitación del entorno ecológico;
- iii) Ejecución de obras de reparación de infraestructura básica y social;
- iv) Ejecución de obras de recuperación y posible desarrollo turístico, especialmente con respecto al Parque Nacional del Cajas y en la comunidad de Aguas Calientes;
- v) Desarrollo de alternativas de mejoramiento de la calidad de la educación y de la salud en la zona;

Como debilidades o aspectos negativos del programa, se han detectado las que se listan a continuación y que serían confirmadas posteriormente con la evaluación que realiza el MOP: ^{15/}

- i) Poco análisis posterior a la programación (por parte de la GGO/MOP), en la asignación de prioridades de las actividades y acciones a realizar (i.e Proyecto de Reactivación

^{15/} / El MOP ha contratado una consultoría para la evaluación de las actividades del Programa. El Informe Final de la consultoría a la fecha de este PCR aún no se recibe por el MOP ni por el Banco.

- Económica realizado casi al finalizar el Programa, adecuaciones en la granja agrícola escolar, etc);
- ii) Inconsistencia en las negociaciones y transacciones con los distintos actores, especialmente con los líderes de las comunidades afectadas e incorporadas en el Programa;
 - iii) Poca efectividad y debilidades en el proceso de acercamiento de parte de la GGO hacia las comunidades y frente a los líderes y actores locales urbanos y rurales para prevenir o enfrentar potenciales conflictos, lo que dio lugar a proyectar una imagen de una organización débil y hasta deficitaria;
 - iv) Una visión de un exceso en las asignaciones presupuestarias de las obras o actividades realizadas (i.e. Planes de Reactivación Económica en la Sierra y Costa, Planes de Capacitación, etc);
 - v) La persistencia de conflictos con los líderes de las comunidades afectadas, especialmente de Molleturo y Naranjal, debido a una percepción equivocada de que debían entregarse compensaciones monetarias directamente a los damnificados y no en especies o programas;
 - vi) Poca habilidad técnica de parte de la GGO para manejar situaciones problemáticas y conflictivas con los beneficiarios y otros actores de relevancia dentro del contexto del proyecto (Unión Nacional de Educadores frente al proyecto Redes Amigas, Asociación Nacional de Cacaoteros de Naranjal frente al programa de reactivación económica y entrega de plantas de cacao para su siembra, etc);
 - vii) Poca habilidad demostrada por la GGO para realizar actividades de seguimiento y diseminación del Programa en su conjunto, posiblemente debido a factores derivados de su calendario predefinido de actividades y a la temporalidad en el período de ejecución.

El análisis de todos estos aspectos deberá ser el propósito principal de la evaluación actualmente en ejecución y contratada por el MOP. Nuevas lecciones aprendidas podrán ser definidas, especialmente en relación con el Programa de Mitigación Social y Ambiental. Sin embargo, desde ahora puede reiterarse, como indicado en otros apartes de este documento, la necesidad en futuros programas de esta naturaleza apoyados por el Banco de una mayor y mejor participación de los involucrados, principalmente de los organismos y/o instituciones estatales al igual que de los afectados o beneficiarios.

PARTE DOS

INFORME DE TERMINACION DE LA OPERACION (PCR)

PARTE DOS COMPLETADA POR EL PRESTATARIO

NOMBRE DEL PROYECTO: Programa para Afrontar la Emergencia del Fenómeno El Niño. Carta Acuerdo Colateral Sector Protección y Rehabilitación de la Red Vial Nacional y Local – Obras de Emergencia de la carretera Cuenca-Molleturo-Empalme.

NÚMERO DEL PRÉSTAMO: Préstamo 1057/OC-EC

ORGANISMO PRESTATARIO RESPONSABLE DE ESTE INFORME:
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES (MOP).

1. OBJETIVOS DEL PROYECTO

- A. Aunque en esta etapa el proyecto pueda ser difícil de evaluar a cabalidad los resultados del proyecto, sírvase indicar cuáles son los objetivos que en su opinión se han logrado, y en que medida.**

El Banco Interamericano de Desarrollo con recursos de préstamos anteriores financió parcialmente la construcción de la carretera Cuenca- Molleturo- Empalme y al termino de los citados préstamos, vio la necesidad emergente de ejecutar obras específicas necesarias para la estabilidad de la carretera, de contar con programas para mitigar los impactos ambientales y reactivar la producción de los sectores de influencia de este proyecto, así como de efectuar estudios para implementar un financiamiento específico con miras a la terminación integral del proyecto Cuenca-Molleturo – Naranjal.

En base a lo anteriormente citado se instrumentó la Carta de Acuerdo Colateral Sector Protección y Rehabilitación de la Red Vial Nacional y Local- Obras de Emergencia de la carretera Cuenca- Molleturo – Empalme, la misma que en su programación original tiene tres componentes con sus respectivos financiamientos:

COMPONENTE	MONTO US \$
No 1. INVESTIGACIÓN Y DISEÑO OBRAS DE EMERGENCIA.	800.000,00
No 2. EJECUCIÓN OBRAS, SUPERVISIÓN, FISCALIZACIÓN Y COORDINACIÓN.	13.500.000,00
No 3. INVESTIGACIÓN Y DISEÑOS PARA SEGUNDA ETAPA.	1.700.000,00
SUMAN	16.000.000,00

De estos tres componentes y de los objetivos del programa y en base a las reprogramaciones aprobadas por el BID, se han cumplido satisfactoriamente los dos primeros al disponer de diseños innovadores para la ejecución de un plan piloto de estabilización de taludes de este proyecto, de diseños para la corrección hidráulica de los ríos de la zona de influencia de esta carretera, la ejecución de los mismos y de la implementación de un programa de mitigación de impactos ambientales y reactivación agrícola del sector.

B. En su opinión ¿hay algunos objetivos que no tengan ninguna posibilidad de ser logrados ? En caso afirmativo ¿ Por qué ?

El tercer componente, no pudo ser implementado debido a que el presupuesto requerido en forma prioritaria y emergente para los dos primeros fue totalmente insuficiente y se debió reprogramar el financiamiento.

El Programa de Mitigación Social y Ambiental no ha alcanzado el éxito esperado en la percepción que tienen los beneficiarios, pues desde su perspectiva se ha negado su experiencia debida como agricultores, se han minimizado los daños reales, la mala distribución de los recursos financieros, se ha sobredimensionado los costos de obras tales como: construcciones de aulas, reparación de subcentros de salud, compra de insumos y materiales, orientados a distintos proyectos, pagos a consultores y el costo de programas de capacitación, cuyo beneficio no logran determinar.

2. DISEÑO Y EJECUCION DEL PROYECTO

A. ¿Cuáles de los aspectos del diseño global del proyecto fueron los que más contribuyeron a los éxitos y/o fracasos ¿ Por que ?

Los diseños para la estabilización de los sitios críticos de la carretera Cuenca-Molleturo-Empalme, con la utilización de pantallas ancladas, que sustituyeron a los procesos tradicionales (movimiento de tierras y terraceo), los ejecutados para el dragado de los ríos, fueron los aportes más significativos de este programa, pues demostró que con obras de ingeniería de detalle, con costos menores, se pueden solucionar problemas que históricamente demandaban egresos mayores y sin muchas probabilidades de éxito..

B. ¿Cuáles de los aspectos de la ejecución del proyecto fueron los que más contribuyeron a los éxitos y/o fracasos? ¿ Por qué ?

A más de la utilización de equipos adecuados, del control de calidad a que se vieron obligados los proveedores, durante la ejecución fue fundamental para el cumplimiento el sistema de contratación a SUMA ALZADA o MONTO FIJO (LUMP SUM), que se implementó en el programa y que permitió que los recursos sean utilizados y distribuidos de mejor forma.

Las obras de corrección hidráulica de los ríos en la planicie de Naranjal, evitaron continúe la afectación en el sector y la recuperación de sitios inestables, para facilitar el uso y servicio de la vía sin restricciones.

C. ¿Surgieron problemas importantes durante la ejecución del proyecto? En caso afirmativo, ¿ cuáles fueron los problemas y qué medidas se han tomado para intentar resolverlos ? ¿Tuvieron éxito las medidas ?

Durante la ejecución del proyecto y para implementar tanto el sistema de contratación, como la ejecución de los diseños, se tuvo problemas con los proveedores, consultores y personal del MOP, en cuanto a la comprensión del sistema de suma alzada y a la correcta interpretación e implementación de los diseños.

Se debió recurrir al asesoramiento interno y externo del Banco Interamericano de Desarrollo, que con inspecciones y reuniones en los sitios de trabajo se resolvieron en su totalidad.

Sin embargo, se debe dejar sentado que se presentaron problemas en cuanto a la modalidad de los contratos a Suma Alzada y Monto Fijo, por falta de evaluaciones reales para la ejecución de las obras y para cumplir con el objeto del contrato.

D. Cómo resultado del proyecto, ¿se ha fortalecido la capacidad institucional de las instituciones y agencias participantes? En caso afirmativo, ¿ cómo?

Como se ha manifestado en los puntos anteriores con el programa se introdujeron nuevas culturas de contratación y de ejecución de proyectos, con las cuales se enriqueció y fortaleció a la Entidad y se desarrollo también estas capacidades entre los proveedores (Consultores y Contratistas).

Es preciso enfatizar que como Institución se obtuvo la experiencia de que:

Para optar por contratos a Suma Alzada o Monto Fijo, debe contarse con estudios y evaluaciones reales.

E. Ocurrieron eventos, fuera del control de los directamente interesados en la ejecución del proyecto, que afectaron adversamente al proyecto y la probabilidad de que el proyecto lograra sus objetivos de desarrollo. En caso afirmativo, favor explicar.

La protesta de los beneficiarios del Plan de Reactivación Agrícola, porque no están de

acuerdo en como se lo manejó y por la ayuda mínima a los afectados.

Existió fragilidad en el acercamiento a las comunidades para prevenir o enfrentar potenciales conflictos.

3. DESEMPEÑO DEL BANCO

A. Durante las etapas de preparación y ejecución del proyecto, ¿ Cuán satisfactoria fue la actuación del Banco ? ¿ Fue el Banco un administrador hábil y eficiente ? ¿ Ofreció asesoramiento acertado y oportuno ? ¿ Mantuvo un diálogo eficaz con el organismo ejecutor y con las instituciones o agencias que participaron en el proyecto?

Durante la preparación del proyecto, el Banco a través de las misiones que visitaron el país con este propósito y los funcionarios locales del BID, brindaron todo el apoyo, soporte y guía para la concreción del programa, demostrando conocimientos, habilidad y eficiencia en sus labores.

La concepción del proyecto, los problemas detectados y solucionados en su ejecución, demuestran que el Banco realizó el asesoramiento acertado y oportuno, que siempre existió un diálogo eficaz con el Ejecutor y con las agencias involucradas en el programa.

B. ¿ Qué impacto importante tuvo – si lo tuvo – el desempeño del Banco sobre los resultados del proyecto ?

Como se ha manifestado la concepción de los trabajos emergentes que se debían realizar, la recomendación de los perfiles y términos de referencia de las consultorias ha ejecutarse, de los sistemas de contratación aplicados y la oportuna intervención en el asesoramiento para la solución de los problemas presentados y la administración ágil y fluida del préstamo, son los impactos importantes que el Banco tuvo en la ejecución de este proyecto.

4. LECCIONES APRENDIDAS

A. Con respecto al desempeño del Banco en este proyecto, ¿ se extraen algunas lecciones que puedan utilizarse para perfeccionar proyectos futuros ? en caso afirmativo, ¿ Cuáles son ?

Con este programa se introdujo en el País modernos sistemas de investigación geotécnica que permitieron identificar y encontrar soluciones a viejos problemas que han afectado la construcción vial, se concretaron diseños innovadores y se transfirió nuevas culturas de contratación y de ejecución de obras, que hicieron posible la optimización de los recursos disponibles, aspectos que creemos debe ser la meta del Banco en toda operación, transferencia de tecnología, fortalecimiento institucional y mejor uso y destino de los recursos.

B. ¿ Hay comentarios o recomendaciones adicionales sobre el proyecto y/o al Banco que se deban mencionar y/o que deban tomarse en consideración en proyectos futuros ?

Es importante resaltar la necesidad de que el BID debe considerar una nueva inversión en obras para contar con una carretera totalmente estabilizada y sin restricciones para los usuarios de la obra vial. Esto en vista de que ha sido el BID quien a financiado en mayor porcentaje la ejecución de las obras en la construcción de la carretera Cuenca-Molleturo-Empalme(Puerto Inca-Naranjal), y por cuanto, esta vía requiere de la rehabilitación en ciertos sectores afectados por la inestabilidad de los taludes.

Parte Tres

A. DATOS BASICOS DEL PROYECTO

Fechas del Proyecto (mes/año)	Original	Actual
Inclusión en el inventario de proyectos	Oct, 1997 *	
Perfil II o solicitud de préstamo	Oct, 1997	
Misión de Análisis	Nov, 1997	
Aprobación por el Comité de Préstamos	Nov, 1997	
Aprobación por el Directorio (Resolución DE-122/97)	Nov, 1997	
Vigencia del contrato	Dic, 1997	
<u>Cumplimiento de las condiciones previas (Elegibilidad)</u>	Enero, 1998	Enero, 1998
<u>Calendario de Inversiones</u>		
- Fecha de inicio	Enero, 1998	Mayo, 1998
- Fecha de terminación	Dic, 2000	Marzo, 2003-04-17
<u>Calendario de Desembolsos</u>		
- Primer desembolso	Ene, 1999	Mayo, 1998
- Ultimo Desembolso	Dic, 2000	Marzo, 2003
<u>Fecha de Inicio Físico de las Obras</u>	Enero, 1998	Junio, 1999
<u>Plazo para Compromisos del préstamo</u>	Dic, 2000	Junio, 2002
<u>Fecha(s) de Cancelación (es)</u>	N/A	N/A
<u>Revisión de medio término</u>	N/A	**
<u>Fecha de revisión (si es requerida)</u>	N/A	
<u>Fecha en que el Prestatario debe presentar evaluación ex-post</u>	N/A	
<u>Fecha en que el Banco debe presentar evaluación ex-post (si es requerida)</u>	PCR (30 días UD)	PCR, Junio, 2003
<u>Resumen de datos sobre costos</u>		
Monto total del financiamiento del BID	16,000,000	12,623,838
Financiamiento del BID como % del costo total	80%	73.6%
Costo total del proyecto	20,000,000	17,143,928
Inversión acumulativa a Marzo, 2003	17,143,928	17,143,928
Monto requerido para terminar el proyecto		1,013,600***

* La solicitud del GOE fue presentada al Banco (Representación) por el Ministerio de Finanzas y Crédito Público (hoy Ministerio de Economía y Finanzas) el 8 de septiembre, 1997 (Of. No. STyCP-97-3380).

** MOP realiza una evaluación del Programa mediante Consultoría contratada en diciembre, 2002. Informe Final aún pendiente de entrega.

*** Compromiso del MOP para financiarse con recursos de contrapartida consignados en Convenio COPEFEN-MOP aprobado por el Banco en abril, 2003.

B. COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO (millones de US\$).

1. Costo del proyecto y fuente de financiamiento

CUADRO DE COSTOS CONSOLIDADOS (US\$ miles)								
COMPONENTES	PRESUPUESTO ORIGINAL				COSTO FINAL (al 05de Marzo de 2003)			
	BID	APORTE LOCAL	TOTAL	%	BID	APORTE LOCAL	TOTAL	%
1. Componente 1	800,000	-	800,000	4	600,418	-	600,418	3.60%
2. Componente 2	13,500,000	4,000,000	17,500,000	87.5	11,750,439	4,520,090	15,870,439	94.80%
3. Componente 3 *	1,700,000	-	1,700,000	8.5	272,981	-	272,981	1.60%
TOTAL	16,000,000	4,000,000	20,000,000	100	12,623,838	4,520,090	17,143,928	100.00%
Pari-passu	80.00%	20.00%	100%		73.60%	26.40%	100.00%	

* Ver comentarios respecto a ejecución del Programa en Acápite II.

2. Calendario de inversiones (en miles de US\$)

Años	Original			Actual		
	BID	Aporte Local	Total	BID	Aporte Local	Total
Año 1(98)	800	-	800	180	-	180
Año 2(99)	13,500	4,000	17,500	448	-	448
Año 3(00)	1,700	-	1,700	2,042	700	2,742
Año 4(01)	-	-	-	5,075	3,100	8,175
Año 5(02)	-	-	-	4,603	720	5,323
Año 6(03)	-	-	-	276	-	276
TOTAL	16,000	4,000	20,000	12,624	4,520	17,144

C.DATOS DEL PRESTAMO

Monto Original del Préstamo	US\$16,000,000
Monto desembolsado	US\$12,623,838
Monto cancelado	N/A *
Primer desembolso	
Fecha original (m/a)	Enero.1998
Fecha efectiva (m/a)	15.mayo.1998
Ultimo desembolso:	
- Fecha original (m/a)	05.diciembre.2000
- Fecha efectiva (m/a)	05.marzo.2003
*El saldo no desembolsado fue transferido en dos ocasiones a la Cat. 1 Préstamo 1057/OC-EC	

ANEXO 1

OBRAS DE COMPENSACION SOCIAL-AMBIENTAL GGO/MOP

No.	Lugar del Proyecto	Proyecto	Costo Final de los Proyectos	Observaciones
1	Zona Costa: 28 comunidades del Cantón Naranjal, a más de Tamarindo Aguas Calientes y las Cooperativas	Reactivación agropecuaria sector costa	1,430,166.52	Area de influencia: 1,159 ha. Benefició 450 familias. Generó aprox. 800 puestos de trabajo directos y 1000 indirectos.
2	Zona Sierra: 27 Comunidades Comprenden la Parroquia Molleturo	Reactivación económica-agropecuaria sector sierra	507,353.56	Area de influencia: 2,483.21. Benefició 280 familias. Generó 400 puestos directos de trabajo. *
3	Parroquia Molleturo, Bosque de Sural	Manejo de recursos de flora y fauna	50,651.85	Beneficio: a todos los pobladores de Molleturo. Se entregó equipos de manejo territorial y generó 40 puestos de trabajo.
4	Parroquia Molleturo, Comunidad de San Pedro de Yumate	Desarrollo turístico construcción del refugio en la zona arqueológica, restauración de la zona principal de los vestigios arqueológicos	59,245.93	Beneficio: a todos los pobladores de Molleturo. Generó 40 puestos de trabajo.
5	Zona de Molleturo. Implementación de varios proyectos	Estudios: Iniciativas a productos no tradicionales; Apoyo a micro empresas artesanales; Desarrollo de turismo comunitario de Aguas Calientes y en San Pedro de Yumate; Elaboración precios unitarios para contratos de obras civiles.	18,755.00	Estudios realizados y entregados.
6	Zona Costa	Construcción de vías de acceso, puente en Aguas Calientes y escalinatas en el barrio Francisco Javier y Lomas del Altísimo	114,163.12	Beneficio: aprox. 200 familias y se crearon aprox. 30 puestos de trabajo.
7	Zona Sierra y Costa comprenden Cantón Naranjal y Parroquia Molleturo	Construcción y refacción de viviendas afectadas por los deslizamientos de tierra a lo largo de la carretera y en los márgenes de los causes de los ríos	191,691.21	Se benefició a 242 familias, generando 100 puestos de trabajo.
8	Santa María; Guaplaya; Tamarindo; Huiagra	Construcción pasarelas	209,181.57	Beneficio: 307 familias. Generó 50 puestos de trabajo.
9	Estero Piedras I y II; Estero Mate I y II; Chacayacu Gramalotal; San Francisco I y II Canal Sta. Rosa de Flandes.	Dragado ríos	309,514.57	Beneficio: 7 comunidades enteras y se generaron 116 puestos de trabajo.

10	Sayausi - San Joaquín	Estabilización de taludes de la carretera, y el revestimiento de un canal de riego que filtraba agua hacia la carretera.	36,897.97	Beneficio: 55 familias. Generó 19 puestos de trabajo. *
11	Tramo V	Pago expropiaciones a los afectados por la construcción de la carretera, sentenciados y no pagados por el MOP.	2,448.92	Varios beneficiarios.
12	Parque Nacional Cajas 28000 hectáreas.	Elaboración del Plan Integral de Manejo del Parque Nacional Cajas, en convenio con ETAPA.	198,976.00	Beneficio: ETAPA, ciudad de Cuenca, Ministerio del Medio Ambiente y comun. colindan al Parque. *
13	Aguas Calientes; Migüir; Molleturo; Suru.	Construcción de aulas, baterías sanitarias y reparaciones varias en las escuelas ubicadas a lo largo de la vía	122,587.07	Beneficio: 622 alumnos y se generó 94 puestos de trabajo.
14	San José de Huiagra; Los Cabos; Chipla.	Construcción de viviendas para el maestro y reparaciones varias en las escuelas a lo largo de la vía	62,863.70	Construcción de aprox. 6 casas para los maestros. Generó puestos de trabajo.
15	Molleturo	Ampliación de dos aulas y reparaciones varias en el Colegio Mixto Molleturo	23,635.98	Beneficio: estudiantes de Molleturo. Generó 8 puestos de trabajo.
16	Sierra: 27 Comun. incluyendo Parroquia Molleturo.	Programa de capacitación para padres de familia, maestros y alumnos, equipamiento de unidades educativas con material didáctico y mobiliario.	123,372.71	Beneficio: 36 profesores, 869 alumnos y 14 escuelas.
17	Zona Costa Comprendidas en el Cantón Naranjal.	Programa de capacitación para padres de familia, maestros y alumnos, equipamiento unidades educativas con material didáctico y mobiliario.	120,243.53	Beneficio: 36 profesores, 1250 alumnos y 21 escuelas.
18	Molleturo; Tamarindo; Aguas Calientes; San Carlos; Sta. Rosa de Flandes; Jesús María; Villanueva.	Ampliaciones y remodelaciones de subcentros de salud y construcción de puestos de salud en la zona de influencia de la Carretera.	143,269.07	Beneficio: 2420 familias y se generó 110 puestos de trabajo.
19	Cacaoloma; Suiciloma; Guayllo; Suru; Villanueva-Villaflora; San Carlos; Sta. Rosa de Flandes; Jesús María; San José de Guarumales; Chipla.	Construcción de sistemas de agua potable.	198,472.06	Beneficio: 864 familias y se generó 195 puestos de trabajo.
20	Zona Sierra y Costa	Dotación de equipamiento y de insumos para subcentros y puestos de salud remodelados y/o construidos.	68,601.40	Beneficio: 6800 familias.
21	Zona Sierra y Costa	Compra dos vehículos-ambulancia para Hospital Cantonal de Naranjal y el	45,199.58	Se realizó la compra y la entrega.

		Subcentro de Salud de Molleturo.		
22	Zona Sierra y Costa	Compra de medicamentos para Hospital Cantonal de Naranjal, Subcentro de Salud de Molleturo y puestos de salud construidos y/o remodelados.	37,156.89	Se benefició a toda la población.
23	Zona Sierra y Costa	Programa de capacitación en salud sexual y reproductiva en las poblaciones aledañas a la carretera, y en las comunidades en las que se remodeló y reconstruyó.	55,452.80	Beneficio: 42 promotores, 240 jefes de familia y 70 miembros del personal de salud.
24	Zona Sierra	Convenio de derivación de medicina para cirugías en las clínicas y hospitales de Cuenca a través del Consejo Cantonal de Salud.	7,302.00	Realizado y en ejecución. 100 personas beneficiarias
25	Zona Cajas	Convenio con el Cuerpo de Bomberos de Cuenca para implementar un sistema de radio comunicación, que cubra el Parque Nacional el Cajas y que conectado con el 911.	18,000.00	Realizado y terminado. Se beneficia a toda la comunidad cuencana
26	Cantón Naranjal	Remodelación Completa Hospital Cantonal de Naranjal	181,911.77	Beneficio: 2500 familias. Generó 30 puestos de trabajo directos. *
27	Zona Molleturo	Proyecto de capacitación en contraloría social y veeduría para los líderes y representantes de la Junta Parroquial	11,712.21	Se formó a 36 veedores y 36 líderes juveniles y adultos.
28	Luz Maria y Pueblo Nuevo	Construcción de 2 guarderías infantiles	50,499.10	Beneficio: 45 niños y se generó 20 puestos de trabajo.
29	Zona Costa y Sierra	Programa de escuelas de líderes con el fin de educar a los dirigentes de la zona afectada por la carretera	26,453.42	Se formó a 36 líderes juveniles y adultos. *
30	Parque Nacional Cajas	Convenio con ETAPA para obras de protección a las lagunas y de seguridad de la vía en el Parque Nacional.	250,000.00	13 obras ejecutadas y terminadas.
31	Zona Sierra	Plan piloto Bioestabilización de Taludes. Busca de alternativas con apoyo comunit. Universidad del Azuay.	30,260.20	Beneficio colectivo. Se generó 70 puestos de trabajo.
32	Zona Sierra y Costa	GGGO/MOP: gastos de administración del proyecto 2000 2003	340,214.94	
	Total contratado:		5,046,254.65	A la fecha del PCR
	Total pagado con recursos BID:			
	Totales pendientes de pago Contrapartida:		5,027,050.29 19,204.36	

ANEXO 2

OBRAS DE REHABILITACIÓN DE EMERGENCIA DE LA CARRETERA CUENCA-MOLLETURO-EMPALME

No.	Contratista	Proyecto	Código	Valor del contrato	Solicitado al BID	Saldos
1	Ing. Norberto López	Construcción tomas de riego en el río Norcay y río Cañas	ECA 1551	19,889.75	16,739.95	3,149.80
2	Consuper	Río Cañas (muros prot. márgenes y alcant) abscisas 16+500 a 17+000, alcant. (jesús maría)	ECA 1549	114,637.57	111,198.44	3,439.13
3	Consuper	Santa Rosa de flandes (muros de prot.) abs 0+000 a 0+400, muros de prot.margen izquierda	ECA 1547	109,414.04	106,100.26	3,313.78
4	Ing. Eduardo Punín	Río Rixay (obras estab.) abs 0+000 reencau. río tixay, abs 0+000 muro; 0+300 a 0+400 muro de gavión; abscisa 2+000 muro margen derecho	ECA 1548	80,986.95	80,444.70	542.25
5	Ing. Patricio Paredes	Río norcay (obras de estabilización) abscisas 0+800 a 1+900, muro izquierdo	ECA 1546	168,601.87	168,601.87	0.00
6	Ing. Patricio Paredes	Río Norcay (obras de estabilización) abscisas 1+900 a 3+500, muro izquierdo, y abscisa 2+0.80 a 3+500 muro derecho	ECA 1550	414,776.64	410,085.85	4,690.79
7	Baldo	Río Tixay (obras de estabilización) abscisas 0+460 a 2+000, muro de gavión (margen derecho)	ECA 1553	215,693.53	209,222.75	6,470.78
8	Baldo	Río Tixay (obras de estabilización) abscisas 2+000 a 5+800, muros de protección de enrocado	ECA 1554	416,706.07	405,077.07	11,629.00
9	Canver	Río Norcay (obras de estabilización) abscisas 4+500 a 5+500, muro izquierdo y muro derecho	ECA 1558	157,370.75	155,375.81	1,994.94
10	Canver	Río Norcay (obras de estabilización) abscisas 3+500a 4+500, muro izquierdo y muro derecho	ECA 1555	146,351.49	145,987.94	363.55
11	Ramaco	Río Cañas (muro protección dos márgenes y alcantarillas), abs 3+500 a 12+000 muro (aguas arriba de jesús maría)	ECA 1557	295,485.72	286,621.16	8,864.56
12	Manavial	Río Cañas (muro protección dos márgenes y alcantarillas), abs 12+000 a 16+500 muro (aguas arriba de jesús maría)	ECA 1559	245,748.50	238,376.05	7,372.45
13	Manavial	Río Norcay (obras de estabilización), abscisa 5+500 a 6+500 muro izquierdo y muro derecho	ECA 1560	106,728.24	103,178.28	3,549.96
14	Ing. Homero Torres	Sector no.3 curva de retorno abscisa 74+000	ECAB 0385	2,201,829.04	1,631,153.74	570,675.30
15	Verdú	Sector no.1 copte abscisa 53+000	ECAB 0384	855,376.75	381,686.48	0.00
16	Ing. Homero Torres	Sector no.2 media vía (abscisa 62+000)	ECAB 0389	661,395.53	531,666.29	129,729.24
17	Ing. Julio Santos	Sector no.4 km. 83 (abscisa 83+000)	ECAB 0390	977,880.81	427,434.65	0.00
18	Castro-Irigoyen & Asociados	Fiscalización obras de estabilización de los Cuatro Sectores Críticos	ECA 2174	196,834.00	191,322.65	5,511.35
19	Ing. Ernesto Corrales	Río Tamarindo y Cañas (obras de protección) abs 27+400 a 37+000 (aguas abajo de jesús maría)	ECA 1620	270,949.51	204,505.29	66,444.22
20	Agensur	Dragado río Tixay abscisas(1+700 a 2+000 y 2+000 a 4+500)	ECA 1628	187,000.00	181,390.00	5,610.00
21	Arq. Adrián Paredes	Obras de estabil. Sta Rosa de Flandes	ECA 1648	142,220.00	137,953.40	4,266.60
22	Consuper	Dragado y prot. riveras río Naranjal	ECA 1682	165,083.62	160,131.11	4,952.51
23	Ing. Roddy Cabezas	Dragado.río Cañas y muros de prot. Lechugay	ECA 1684	272,448.00	264,274.56	8,173.44
24	Ing. Ernesto Corrales	Dragado en el río Cañas (km 17 al km 22)	ECA 1695	238,500.00	94,446.00	144,054.00
25	Ing. Gustavo Contreras	Coordinador MOP – BID		59,956.80	59,956.80	0.00
26	Ing. Patricio Naranjo	Coordinador MOP – BID		21,345.95	20,458.40	887.55
27	Cons. Ruth Pacheco.	Evaluación Programa		17,915.00	0.00	17,915.00
			TOTALES	8,761,126.13	6,723,389.50	1,013,600.20

ANEXO TEMA SOCIAL

OBRAS Y ACCIONES DE COMPENSACIONES SOCIALES A COMUNIDADES AFECTADAS			
PROGRAMAS	INVERSIONES EN US\$		
	PRESUPUESTADA	REALIZADA	
1. Programa de Reactivación Económica		3,429,450.00	3,151,059.27
1.1 Proyecto de Reactivación económica			
a) Subproyecto región Molleturo	535,000.00		
b) Subproyecto región Naranjal	1,250,000.00		
c) Subproyecto Apoyo iniciativas agropecuarias comunitarias no tradicionales	90,000.00		
1.2 Proyecto de Protección y Manejo de Recursos Flora y Fauna	50,000.00		
1.3 Proyecto de Apoyo a los Microempresarios Artesanales (Molleturo y Naranjal)	30,000.00		
1.4 Proyecto de Apoyo al Turismo Comunitario Integral			
a) Subproyecto región Aguas Calientes	180,000.00		
b) Subproyecto región Molleturo	51,000.00		
1.5 Proyecto de Construcción y/ reconstrucción de Infraestructura Comunitaria	1,086,450.00		
1.6 Parque Cajas.Estabilización Taludes. Dragados. Otras obras	157,000.00		
2. Programa de Educación	462,160.00	462,160.00	529,655.51
3. Componentes de Salud		814,585.00	987,365.57
3.1 Mejoramiento de calidad y cobertura de los servicios de salud. Remodelaciones físicas. Capacitación. Salud Reproductiva (dos subproyectos). Ambulancias. Medicamentos	338,200.00		
3.2 Proyecto de resolución clínico-quirúrgico de problemas de salud	37,000.00		
3.3 Proyecto de saneamiento ambiental y agua potable en comunidades	439,385.00		
4. Programa de Capacitación - Contraloría Social -Apoyo a Microempresas, etc.	9,975.00	9,975.00	18,755.00
5. Programa de Apoyo al Desarrollo de Liderazgos	25,000.00	25,000.00	-
Totales 1 al 5:		4,741,170.00	4,686,835.35
Administración del Programa – GGO/MOP		158,830.00	340,214.94
Recursos adicionales acordados por Banco en Diciembre/99		100,000.00	
Gran Total:		5,000,000.00	5,027,050.29