

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. INFORMACIÓN BÁSICA

▪ País/Región:	Colombia
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a Estudios de Pre Inversión en Proyectos de Infraestructura Regional
▪ Número de CT:	CO-T1380
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Manuel Rodríguez (TSP/CCO), Jefe de Equipo; Ana María Pinto (TSP/CCO); José Francisco Manjarrés (WSA/CCO), Ramiro Andrés López (FMM/CCO); Javier Jiménez (LEG/SGO); y Virginia Navas (INE/TSP).
▪ Indicar si es: Apoyo Operativo, Apoyo al Cliente, o Investigación y Difusión:	Apoyo al cliente
▪ Referencia a la Solicitud:	(IDBDOCS # 39087335; 39087377; 39087385)
▪ Fecha del Abstracto de CT:	6 de octubre de 2014
▪ Beneficiario:	El Gobierno de Colombia (GdC) a través de la Financiera de Desarrollo Territorial. Las agencias públicas municipales responsables de planificar, estructurar e implementar proyectos de infraestructura. La comunidad de las ciudades receptoras de los recursos en lo relativo al impacto social generado por los proyectos.
▪ Agencia Ejecutora:	Financiera de Desarrollo Territorial (FINDETER)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	BID (Infraestructura): US\$500.000
▪ Contrapartida Local:	-
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	Desembolso - 27 meses; Ejecución - 24 meses
▪ Fecha de Inicio Requerido:	1 de diciembre de 2014
▪ Tipos de Consultores:	Firmas de consultoría
▪ Unidad de Preparación:	TSP/CCO
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	TSP/CCO
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No. El CPD 2014 de Colombia fue aprobado en noviembre 2013, coincidiendo con la solicitud de CT por parte del GdC.
▪ Prioridad Sectorial GCI-9:	Infraestructura para la competitividad y el bienestar social.

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

2.1 **Objetivo.** La presente cooperación técnica tiene por objetivo apoyar al Gobierno de Colombia (GdC) en la realización de estudios de pre inversión de proyectos de infraestructura regional.

2.2 **Justificación.** La inversión total en infraestructura en Colombia¹ ha tenido un crecimiento sostenido desde 2004, manteniéndose por debajo del 4% del PIB, del que la inversión privada representa un 53% de la inversión total en infraestructura, frente al 47% de inversión pública. Sin embargo, aún persiste una brecha² en

¹ Esta cifra incluye las inversiones en los subsectores de carbón y minería, hidrocarburos y gas, que alcanzan un 63% del total de inversiones en infraestructura. Fuente: DNP, 2012.

² La brecha en Infraestructura en América Latina y el Caribe, Perrotti, Sánchez. CEPAL – julio 2011.

infraestructura, la cual tiene un impacto directo en la competitividad³ del país. En este sentido, se han identificado como algunos de los principales obstáculos para obtener mayores y más eficientes inversiones en infraestructura: (i) dificultades para la vinculación del sector privado; (ii) políticas fiscales basadas en indicadores de corto plazo (compresión fiscal); y (iii) la falta de gestión técnica y financiera, y de capacidad institucional con la que se desarrolla el ciclo de identificación, priorización, estructuración y evaluación de proyectos, especialmente en lo que respecta a las entidades públicas territoriales (gobiernos y municipios).

- 2.3 El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010-2014 de Colombia establece como uno de sus grandes objetivos la convergencia y el desarrollo territorial, incluyendo medidas para el fortalecimiento de capacidades institucionales de las entidades territoriales y de los procesos de urbanización para consolidar un sistema de ciudades. Los desiguales niveles de cobertura a nivel urbano/rural y entre regiones en la provisión de agua, alcantarillado, energía, salud y educación, junto con los déficits de vivienda y la necesidad de modernización de la infraestructura de transporte, hacen que la inversión en estas áreas sean prioritarias dentro del PND. Durante este periodo, el GdC ha avanzado en su apoyo a las regiones del país en la identificación y estructuración de proyectos de infraestructura, específicamente en la fase de pre inversión a nivel de pre-factibilidad y factibilidad. Entidades como la FINDETER y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) están impulsando este apoyo y resultan actores clave en este proceso.
- 2.4 A su vez, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), de acuerdo a sus lineamientos estratégicos, seleccionó a Colombia en el 2012 para formar parte de la Iniciativa de Ciudades Sostenibles (ICES), firmando un convenio con FINDETER para crear la Plataforma de Ciudades Sostenibles y Competitivas, la cual adopta la metodología de ICES y la ajusta al contexto y necesidades de ciudades intermedias del país. Desde entonces, el programa ICES, liderado por FINDETER, tiene como propósito identificar y priorizar las problemáticas urgentes para la sostenibilidad urbana, así como definir las acciones estratégicas para su solución. Ciudades como Barranquilla, Bucaramanga, Manizales, Pereira (2012); Montería y Pasto (2013); y Cartagena y Valledupar (2014) hacen parte del programa y se ha avanzado en la implementación de los Planes de Acción de las primeras cuatro ciudades y en la identificación de proyectos prioritarios para las siguientes.
- 2.5 En este contexto, los temas de ordenamiento territorial, planificación urbana y regional y el fortalecimiento institucional para el desarrollo urbano, la planeación y la prestación de los servicios (transporte, agua potable y saneamiento básico), han sido identificados como imprescindibles para brindar asistencia en la ejecución de proyectos específicos.
- 2.6 Por otra parte, con el fin de avanzar en el apoyo a las regiones y municipios del país en la identificación y estructuración de proyectos de infraestructura, específicamente en las fases de pre-factibilidad y factibilidad, FINDETER, con el apoyo técnico del BID, constituyó un “Fondo de Pre-inversión”, creado como un instrumento fiduciario

³ Colombia ocupa el puesto 109 de 144 países en calidad general de infraestructura, según el “*Global Competitiveness Report 2012-2013*” del *World Economic Forum*.

para la financiación de proyectos prioritarios a nivel de pre-inversión, originados (aunque no de manera exclusiva) de los Planes de Acción de las ciudades del programa ICES, en sectores de infraestructura de transporte, agua y saneamiento básico e infraestructura urbana y vivienda, que generen un impacto socio-económico medible y que potencien la vinculación de capital privado. Una vez realizados los estudios de pre-inversión a través del Fondo, el proyecto es transferido a los gobiernos sub nacionales, para las siguientes fases de estructuración, implementación y ejecución del proyecto, según el caso.

- 2.7 Por lo anterior, el Gobierno de Colombia, dando continuidad al apoyo recibido por parte del Banco, ha solicitado recursos de cooperación técnica para complementar su apoyo para la realización de estudios de pre inversión en proyectos de infraestructura en dos ciudades de ICES, en concreto para las ciudades de Pasto y Montería.
- 2.8 Esta CT está alineada con los objetivos estratégicos del Banco en el país por cuanto se financia la pre-inversión de proyectos promoviendo el uso de mecanismos alternativos de inversión y financiamiento (esquemas de participación público-privada). Igualmente se enmarca dentro de las lecciones aprendidas recogidas en el Marco Sectorial de Transporte de marzo 2014 por cuanto la realización de estudios de pre inversión, entendida como diseños técnicos y evaluaciones económicas, financieras y ambientales, es un factor determinante para seleccionar y ejecutar en tiempo y forma, y mitigar los riesgos de mayores costos en los proyectos de transporte en la región. Del mismo modo es consistente con la prioridad sectorial (b) “Infraestructura para la competitividad y el bienestar social” establecida en el Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9) por medio de la cual se busca incrementar las inversiones en infraestructura productiva en la región para cerrar la brecha que la separa de otros mercados emergentes y asegurar el crecimiento sostenible.

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES Y RESULTADOS

- 3.1 Esta CT se desarrollará por medio de un único componente:
- 3.2 **Componente 1. Estudios técnicos de pre inversión.** Este componente financiará los estudios y diseños técnicos requeridos para: (i) la modernización del sistema semafórico de la ciudad de Montería en lo relativo al manejo de tráfico, señalización, tecnología y centro de control; y (ii) la movilidad y desarrollo urbano en el área denominada Parque Fluvial Río Pasto entre la Avenida Santander y la Carrera 27 de la ciudad de Pasto, en lo relativo al trazado de vías peatonales, ciclo rutas y articulación con el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de la ciudad, diseño geométrico de vías, alcantarillado sanitario y pluvial, arquitectura urbana y espacio público, entre otros aspectos.
- 3.3 Los principales resultados esperados son: (i) un sistema semafórico implementado y operativo en la ciudad de Montería, moderno y eficiente en términos de movilidad urbana (velocidad y congestión vehicular), que facilite el control directo de flota a los operadores de transporte y que genere un mayor confort para el usuario; y (ii) mejora en las condiciones de movilidad y servicios públicos básicos en el área del Parque Fluvial Río Pasto, con menores tiempos de desplazamiento y mejor calidad del aire,

con uso de modos de transporte no motorizados, y un diseño hidráulico adecuado del parque fluvial en un espacio público recuperado.

IV. PRESUPUESTO INDICATIVO

- 4.1 El presupuesto de la CT será de US\$500.000. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Presupuesto indicativo (US\$)

Actividad/ Componente	Descripción	BID	Contraparte	Total
Estudios técnicos	Consultoría para el desarrollo de los estudios de modernización del sistema semafórico de la ciudad de Montería	US\$194.286	-	US\$194.286
	Consultoría para el desarrollo de los estudios de movilidad y desarrollo urbano del Parque Fluvial de Pasto	US\$285.714	-	US\$285.714
Auditoría		US\$20.000	-	US\$20.000
Total		US\$500.000	-	US\$500.000

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 El Organismo ejecutor de esta CT será FINDETER⁴ a través de su Gerencia de Estructuración de Proyectos. FINDETER cuenta con capacidad suficiente⁵ para realizar las actividades de gestión financiera, administración de recursos y adquisiciones del proyecto. Dado que no se contempla la adquisición de bienes y obras, para las adquisiciones efectuadas con recursos de la CT será de aplicación la Política para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9).

VI. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 No se visualizan riesgos en la ejecución de esta CT, dada la experiencia del ejecutor en proyectos⁶ con el Banco y en la financiación de estudios técnicos similares a través del fondo de pre inversión que tiene en marcha. Asimismo, se espera una activa participación de los gobiernos sub nacionales en lo que respecta a la posterior estructuración e implementación de los proyectos.

VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta CT como Categoría “C”.

⁴ Sociedad por acciones de economía mixta de orden nacional, vinculada al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Ley 57 de 1989).

⁵ Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional (SECI) efectuado en el marco de la operación CO-L1125.

⁶ Programa ICES; Préstamo CO-L1125 “Programa de Apoyo al Desarrollo del Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina”.