

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**COLOMBIA**

**PREPARACIÓN DEL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL  
CORREDOR VIAL PASTO – MOCOA**

**(CO-T1038)**

**PLAN DE OPERACIONES**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Vera Lucía Vicentini, jefe de equipo; Rodolfo Huici (RE3/FI3), Alejandro Fros (COF/CCO) y Mónica Lugo (LEG). Isabel Cardona (RE3/FI3) asistió en la producción del documento.

## INDICE

I.	RESUMEN EJECUTIVO .....	1
II.	MARCO DE REFERENCIA Y JUSTIFICACIÓN .....	2
	A. La variante San Francisco - Mocoa.....	4
	B. Aspectos ambientales y sociales de la variante.....	4
	C. Estrategia del Banco en el país.....	5
	D. Estrategia de la cooperación técnica (CT) .....	6
III.	LA COOPERACIÓN TÉCNICA.....	6
	A. Objetivos y descripción .....	6
	B. Componentes.....	6
	C. Costo, financiamiento y periodo de ejecución .....	8
IV.	EJECUCIÓN DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA.....	8
	A. Organismo ejecutor .....	8
	B. Ejecución y administración de la cooperación técnica proyecto .....	8
	C. Adquisiciones.....	8
	D. Seguimiento y Evaluación .....	9
V.	BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS.....	9
	A. Beneficios .....	9
	B. Riesgos.....	10
VI.	REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL.....	10

## ANEXOS

ANEXO I	Marco Lógico
ANEXO II	Programa de Presupuesto
ANEXO III	Plan de Contrataciones

## APÉNDICES

Proyecto de Resolución.

[Términos de referencia para la elaboración del plan de manejo ambiental.](#)

[Términos de referencia para la elaboración de una evaluación ambiental estratégica.](#)

[Términos de referencia para el estudio de impacto ambiental.](#)

[Términos de referencia para el estudio sociocultural.](#)

## DATOS BÁSICOS SOCIOECONÓMICOS

Los datos básicos socioeconómicos, incluyendo información sobre deuda pública, se encuentran disponibles en la siguiente dirección:

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

CAF	Corporación Andina de Fomento
CI	Conservación Internacional Colombia
CT	Cooperación Técnica
EAE	Evaluación Ambiental Estratégica
EIA	Estudios de Impacto Ambiental
FIRII	Fondo para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
ICEL	Instituto Colombiano de la Energía Eléctrica
IIRSA	Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
MAVDT	Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial
ONG	Organización No-Gubernamental
PMAS	Plan Manejo Ambiental y Social
REP	Reserva Forestal Protectora

**PREPARACIÓN DEL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL  
CORREDOR VIAL PASTO – MOCOA**

**(CO-T1038)**

**RESUMEN EJECUTIVO**

<b>Organismo Ejecutor:</b>	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)		
<b>Beneficiario:</b>	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)		
<b>Financiamiento:</b>	IDB (FIRII):	US\$	1,300,000
	Local:	US\$	1,500,000
	Total:	US\$	2,800,000
<b>Objetivos:</b>	El objetivo general de la asistencia técnica propuesta es contribuir a la integración física interregional de los departamentos de la frontera sur colombiana de Nariño, Putumayo y Amazonas con el resto del país y con los países vecinos de Ecuador, Perú y Brasil. El objetivo específico es proveer asistencia técnica a INVIAS para desarrollar los estudios ambientales, socioculturales y económicos necesarios para garantizar la factibilidad de la implementación de la variante San Francisco – Mocoa, parte integrante del Corredor Vial Pasto – Mocoa.		
<b>Plazos:</b>	Período de Ejecución:	24	meses
	Período de Desembolso:	30	meses
<b>Condiciones contractuales especiales:</b>	La operación no tiene condiciones contractuales especiales.		
<b>Excepciones a las políticas del Banco</b>	La operación no contiene excepciones a las políticas del Banco.		
<b>Revisión social y ambiental:</b>	El CESI revisó el presente Plan de Operaciones en su reunión CESI 37-06, del 22 de septiembre del 2006 y confirmó que sus recomendaciones fueron incluidas en este documento y sus anexos.		

- Beneficios:** Al promover la integración física de la región sur de Colombia con los principales centros de producción y consumo del país, se crean las condiciones para el desarrollo de alternativas productivas rentables y sostenibles y promover así una mayor presencia del Estado, contribuyendo a minimizar los altos índices de violencia y mejorar las condiciones de vida de la población local.
- Coordinación con otras agencias:** El BID mantiene estrecha relación con CAF y FONPLATA en el marco de la Iniciativa IIRSA, la que ha priorizado el corredor vial Pasto – Mocoa en el ámbito del Eje del Amazonas. El Banco es el único organismo multilateral involucrado con el presente proyecto.

### MARCO DE REFERENCIA Y JUSTIFICACIÓN

El Gobierno de Colombia (GdC), buscando desarrollar el sur del país a través de la integración comercial y económica con los países vecinos y la facilitación del acceso al Pacífico, ha priorizado, en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)<sup>1</sup>, el proyecto “Corredor de Transporte Intermodal Tumaco – Pasto– Mocoa- Puerto Asís- Belem do Pará”.

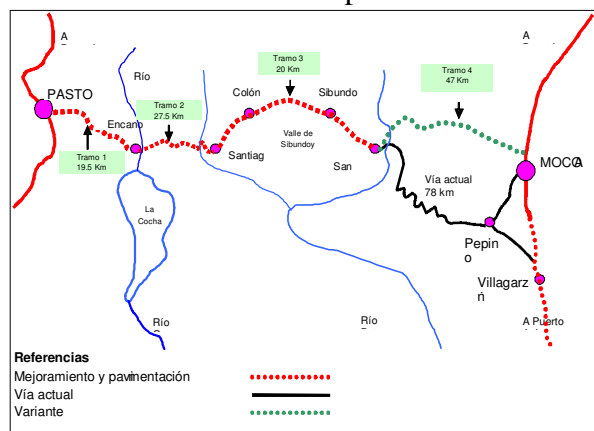
El aislamiento interregional de los departamentos de la frontera sur colombiana de Nariño, Putumayo y Amazonas entre sí y de éstos con el resto del país, ligado a las limitadas posibilidades de desarrollar alternativas productivas rentables, la débil presencia institucional y el bajo nivel de competitividad del sector primario, han contribuido a convertir a esta región en un escenario donde proliferan las actividades ilícitas, con altos índices de violencia.

Paradójicamente, esta misma región tiene una envidiable posición geoestratégica por su vecindad con Ecuador, Perú y Brasil y por esto el corredor intermodal Tumaco – Pasto – Puerto Asís -Belem do Pará fue priorizado por IIRSA como un eje fundamental para integrar las cuencas Pacífica y Amazónica. El corredor está compuesto por segmentos viales y fluviales, así como infraestructuras portuarias marítimas y fluviales. El trayecto carretero corresponde a la vía Tumaco – Pasto – Mocoa – Puerto Asís, que comienza en el puerto de Tumaco sobre el Océano Pacífico, en el departamento de Nariño y recorre 284 km, los que se encuentran en buenas condiciones, hasta llegar a la capital Pasto. La vía Pasto – Mocoa, con 142 km de extensión, parte transversalmente de Pasto hasta llegar a Mocoa, capital del departamento de Putumayo, constituyendo la conexión transversal de las tres principales troncales del país –la Troncal del Occidente o vía Panamericana en Pasto y en Mocoa las troncales Central o del Magdalena, que comunica Colombia con los países de Suramérica, y la Troncal Oriental o Marginal de la Selva. A partir de Mocoa la vía recorre cerca de 80 km hacia Puerto Asís y de allí se conecta por los ríos Putumayo y Amazonas al Océano Atlántico.

---

<sup>1</sup> La Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) fue creada en el año 2000 con el objetivo de promover el desarrollo de la infraestructura de integración regional para así aumentar la competitividad y generar un desarrollo socioeconómico sostenible y equitativo en la región.

Si bien una asistencia técnica del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo– PNUD<sup>2</sup> ha demostrado la viabilidad del corredor intermodal, la vía Pasto – Mocoa es quien asume un importante papel, en el corto y mediano plazo, por su función de conectividad transversal de las tres principales troncales del país. Se estima que cuando la vía Pasto – Mocoa esté en buenas condiciones de transitabilidad, ésta podría convertirse en un corredor alternativo a la Panamericana para servir de conexión de la zona sur del país y en consecuencia del tránsito que viene de los países de Suramérica, a través del puerto terrestre de Ipiales, en la frontera con Ecuador, con el centro del país (Neiva-Bogotá), con una reducción del tiempo de viaje de hasta 4 horas. Por esta razón el GdC ha priorizado la vía Pasto – Mocoa en su “Plan de Expansión de la Red Nacional de Carreteras” y ha solicitado el apoyo técnico y financiero del Banco para la implementación del proyecto, específicamente para la construcción de la variante San Francisco – Mocoa. La vía Pasto – Mocoa se divide en cuatro tramos, conforme se presenta a continuación:



**Pasto - El Encano.** Con 18 km en pavimento, requiere obras de mejoramiento, previa complementación del Plan de Manejo Ambiental, solicitado por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT).

**El Encano – Santiago.** Con 27 km en afirmado, requiere obras de rectificación, pavimentación, construcción de dos puentes y gestión ambiental<sup>3</sup>.

**Santiago – San Francisco.** Con 19 km en pavimento, se encuentra en buen estado y necesita apenas de mantenimiento periódico. No se requiere consulta previa con comunidades indígenas, según certificación del Ministerio del Interior<sup>4</sup>.

**San Francisco – Mocoa.** Con 78 kilómetros en afirmado, este tramo fue construido a principios de los años 30, sin ningún tipo de diseño geométrico, con condiciones limitadas de la banca (gran parte con ancho de 3 m), taludes con ángulos de inclinación superior a los 70 grados que en épocas de invierno generan grandes deslizamientos de tierra, altas pendientes (vence un desnivel de más de 1700 m en 70 km), curvas con radio mínimo, velocidad entre 10 y 20 km/h, sitios inestables con presencia de fallas geotécnicas, profundos abismos y el cruce de inúmeros cursos de agua; por esto se recomienda la construcción de una variante.

El desarrollo del proyecto Pasto – Mocoa está previsto en dos fases: (i) la fase I, correspondiente a los tres primeros tramos, de Pasto hasta San Francisco, se

<sup>2</sup> PNUD. *Asistencia Preparatoria Proyecto Corredor Intermodal Tumaco – Puerto Asís – Belem do Pará.* COL/01/025. Noviembre 2003.

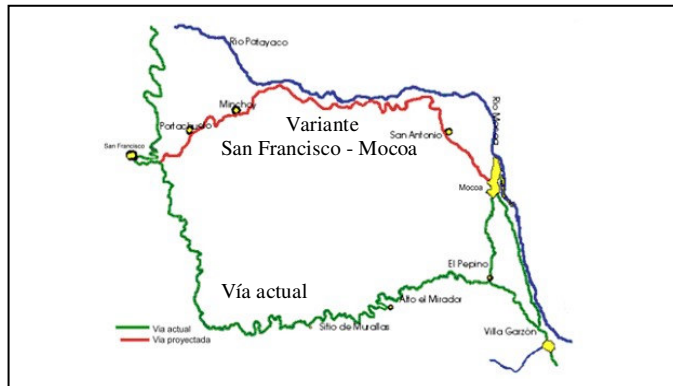
<sup>3</sup> conforme a recomendaciones técnicas del INVIAS acogidas por el MAVDT, teniendo en cuenta la reciente declaratoria de la Laguna de la Cocha como sitio RAMSAR. La Convención sobre los Humedales, firmada en Ramsar, Irán, en 1971, es un tratado intergubernamental que sirve de marco para la acción de la conservación y uso racional de los humedales y sus recursos.

<sup>4</sup> No. 4805 del 15 de noviembre de 2002 y No. 318 del 11 de diciembre de 2002.

desarrollará en 3 años, a partir de 2006, con un valor estimado de US\$40 millones y se realizará con recursos ordinarios; y (ii) la fase II, que comprende la construcción de la variante San Francisco – Mocoa de 47 km de longitud, prevista para iniciar en enero de 2008, con un plazo estimado de ejecución de 4 años y un costo estimado de US\$150 millones, será financiada con crédito externo.

### A. La variante San Francisco - Mocoa

La variante San Francisco – Mocoa empezó a ser estudiada por el antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte en 1984. En aquella época se analizó una alternativa sobre la margen izquierda del río Mocoa que fue descartada por los altos impactos ambientales. En 1996, en respuesta a los acuerdos entre el Gobierno Nacional y el movimiento



cívico de Putumayo, INVIAS inició el trámite de la Licencia Ambiental para la construcción de la variante presentando al MAVDT un “Diagnóstico Ambiental de Alternativas” con dos alternativas: la construcción de una variante con 47 km de longitud cuyo trazado coincide en gran parte con un Camino Real localizado junto a la margen derecha del río Putumayo y en el área de la reserva forestal protectora de la cuenca alta del río Mocoa; y la alternativa de mejoría de la vía actual. En 1999, el MAVDT avaló la selección ambiental de alternativa de la variante y solicitó a INVIAS la presentación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) con base en los términos de referencia (TdR) que entregó para tal fin. Un aspecto a destacar es que la zona donde se encuentra la vía actual presenta el mismo ecosistema que el de la reserva forestal protectora cruzada por la variante y en iguales o mejores condiciones de preservación, dado que las condiciones topográficas más desfavorables de la vía actual dificultan significativamente la utilización de sus recursos naturales.

En septiembre de 2005, el MAVDT expidió el Auto Administrativo<sup>5</sup> por medio del cual solicita complementación del EIA para continuar con el trámite de la licencia. Estos requerimientos fueron la base para la definición del alcance de los TdR para la actualización y complementación del EIA de la variante San Francisco – Mocoa que se presentan en anexo.

En conformidad con el marco legal, el MAVDT es el organismo competente para otorgar licencias ambientales y para reservar, alinderar y sustraer las reservas forestales y reglamentar su uso y funcionamiento; mientras que la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Sur de la Amazonía (Corpoamazonía) es responsable por la administración de la reserva forestal protectora (RFP) de la cuenca alta del río Mocoa y por el desarrollo del Plan de Manejo Ambiental.

### B. Aspectos ambientales y sociales de la variante

<sup>5</sup> Auto No. 1691 del 16 de septiembre de 2005.

El trazado de la variante pasa en gran parte por un Camino Real denominado por los colonos como “*Camino de los Capuchinos*” y por los indígenas como “*Camino de Sachamate*”, “*lugar por donde caminaban y había totumo silvestre*”, mediante el cual las comunidades andinas Ingas y Kamëntza se han comunicado desde tiempos ancestrales con las amazónicas del pie de monte y a través del cual han migrado a la región otros grupos como los Pastos o Quillacingas.

Desde el punto de vista ambiental, la variante presenta tres tramos marcadamente definidos. El **Tramo 1**, partiendo de Pasto, recorre una vía carretable de fácil acceso con 7 km de extensión. El **Tramo 2**, de la quebrada Campucana hacia un sitio denominado Portachuelo, presenta una longitud de 31 km sobre una topografía montañosa y se encuentra dentro de la reserva forestal protectora de la cuenca alta del río Mocoa. La reserva forestal, con un área de 36.400 ha, fue creada<sup>6</sup> por solicitud del Instituto Colombiano de la Energía Eléctrica (ICEL) con el fin de proteger el área de drenaje del embalse de una pequeña central hidroeléctrica a ser construida cerca de Mocoa. Dicho proyecto hidroeléctrico nunca se llevó a cabo y en su lugar se construyó una línea de transmisión la cual cruza la reserva en paralelo a la variante. El **Tramo 3**, con una longitud de 9 km hacia Mocoa, es una vía para vehículos livianos en donde no se evidencian problemas de inestabilidad graves y que cruza un área bastante deforestada.

Desde el punto de vista socio económico, el Ministerio del Interior ya certificó la inexistencia de comunidades indígenas y/o sitios culturales relevantes en el área de influencia de la variante. Sin embargo, los indígenas del valle del Sibundoy del Medio Putumayo guardan estrecha relación sociocultural con el camino original y además tienen interés estratégico en la zona por cuenta de requerimientos futuros de ampliación de alguno de sus resguardos. Durante la preparación de esta CT se han realizado consultas preliminares con entidades representativas de grupos indígenas de la zona, lo que permite prever que aparentemente no habría resistencias por parte de estos grupos a la construcción de la variante San Francisco – Mocoa.

La variante podría cruzar en cercanías de asentamientos de población campesina localizados en el área de la reserva forestal en el siglo pasado - tres veredas en el municipio de San Francisco y dos en el municipio de Mocoa. Los dirigentes de estos asentamientos que participaron en el proceso de consulta del EIA afirmaron que el proyecto vial les permitirá mejorar la comercialización de productos. En el tramo 3, próximo a Mocoa, el proyecto podría afectar 14 viviendas de campesinos y un asentamiento de desplazados compuesto de ciento cuarenta familias que están ubicadas en el derecho de vía. El Alcalde de Mocoa, con el apoyo de diversos organismos, ya está avanzando en concretar su reubicación.

### **C. Estrategia del Banco en el país**

La estrategia del Banco para Colombia se orienta a: (i) sentar las bases para reactivar y dinamizar la economía; (ii) promover el desarrollo social y asegurar la protección de los más vulnerables; y (iii) mejorar la gobernabilidad del país y apoyar la modernización del Estado. El Proyecto se inserta en esta estrategia pues al promover la integración física y el consecuente quiebre del aislamiento contribuye a: (i) activar y dinamizar la economía de una de las zonas más deprimidas del país; y (ii) promover

---

<sup>6</sup> Acuerdo n°014/84 del INCORA.

una mayor presencia del Estado en departamentos donde la violencia política es prevalente en tiempos recientes.

#### **D. Estrategia de la cooperación técnica (CT)**

Teniendo en cuenta la importancia del proyecto en el contexto del desarrollo socioeconómico de la región y la fragilidad ambiental del área por donde pasa, la CT apoyará el desarrollo de estudios de evaluación de los potenciales impactos cumulativos e inducidos que el proyecto podría generar considerando diferentes niveles de análisis: el estratégico - de inserción del proyecto en el ámbito de la integración bi-oceánica; el interregional - de corredor de conexión de la zona sur del país y los otros países de Suramérica con la capital Bogotá; y el local - de las interrelaciones del proyecto con el ambiente y las poblaciones tradicionales que allí residen. Asimismo, para garantizar la sostenibilidad de las propuestas de mitigación de impactos se propone proveer al organismo ejecutor de actividades de fortalecimiento institucional e implementar un proceso participativo de los principales *stakeholders* a lo largo del desarrollo de los estudios.

### **I. LA COOPERACIÓN TÉCNICA**

#### **A. Objetivos y descripción**

El objetivo general de la cooperación técnica es contribuir a la integración física interregional entre los departamentos de la frontera sur colombiana de Nariño, Putumayo y Amazonas, y de éstos con el resto del país y con los países vecinos de Ecuador, Perú y Brasil. El objetivo específico es proveer asistencia técnica a INVIAS para desarrollar los estudios ambientales, socioculturales y económicos necesarios para garantizar la factibilidad de la implementación de la variante San Francisco – Mocoa, parte integrante del corredor vial Pasto – Mocoa. Dichos estudios deberán ser desarrollados de acuerdo con las Políticas del Banco<sup>7</sup>.

#### **B. Componentes**

##### **Estudios de ingeniería de detalle fase III y de impacto ambiental y social (US\$1,500,000)**

Este componente consistirá en la actualización y complementación de los estudios de ingeniería fase III y del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de la variante San Francisco - Mocoa. En el tema ambiental el estudio incluirá, además de la complementación y actualización del EIA en respuesta a los requerimientos del MAVDT, otras dos actividades: el acompañamiento técnico al INVIAS para la socialización del EIA ajustado ante las comunidades del área de influencia del proyecto; y la asesoría técnica al INVIAS para obtención, junto al MAVDT, de la licencia ambiental y la sustracción del corredor vial de la zona de la reserva.

##### **Estudios ambientales, sociales y económicos (US\$1,065,000)**

Este componente comprenderá el desarrollo de los siguientes estudios:

*Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del corredor vial Pasto – Mocoa.*

---

<sup>7</sup> Políticas de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias ( OP-703); de Pueblos Indígenas (OP-765); y de Reasentamiento Involuntario (OP-710).

La EAE tendrá como objetivo principal analizar los posibles impactos acumulativos y sinérgicos y las oportunidades en gestión ambiental y socio-cultural, inducidos por el mejoramiento de la vía Pasto – Mocoa e involucrar a los principales actores en la discusión de las alternativas sostenibles de desarrollo. Para esto, la EAE deberá considerar el corredor vial en sus dos funciones estratégicas de vinculación bioceánica y como nuevo eje de conexión de la región con Bogotá.

***Plan de Manejo Ambiental y Social (PMAS) de la Reserva Forestal de la cuenca alta del Río Mocoa.*** El PMAS para la restauración y preservación de la reserva forestal de la cuenca alta del río Mocoa será desarrollado con un enfoque ecosistémico, cuyos principales principios serán: (i) participativo, involucrando en su desarrollo a los principales actores entre ellos Corpoamazonia, líderes de organizaciones indígenas y campesinas y ONGs actuantes en la zona; (ii) aplicable, o sea equilibrado entre lo ideal y la realidad y considerando la existencia futura de la variante en la propuesta de zonificación y el diseño de los planes de manejo; (iii) comprometido, tanto con el recurso natural como con la gente vinculada a él, incluyendo por lo tanto un estudio sociocultural además de los inventarios del medio natural; y (iv) sostenible, con análisis de posibles fuente de recursos financieros para su implementación y operación y el fortalecimiento institucional de su unidad de gestión. Asimismo, el PMAS deberá proponer las medidas y especificaciones técnicas para el diseño, construcción y operación de la variante, con vistas a garantizar la protección de los recursos naturales de la reserva forestal.

***Factibilidad económica y línea de base.*** Comprenderá el análisis de beneficio/costo de la construcción y operación de la variante, incluyendo estudios de tránsito detallados y recolección de datos necesarios para el establecimiento de una línea de base referente a los beneficios esperados. El análisis de factibilidad<sup>8</sup> buscará incorporar beneficios exógenos, tales como: desarrollo socioeconómico por la integración regional; expansión de cultivos lícitos y en consecuencia la reducción de aquellos ilícitos; reducción de la violencia civil y su contraparte, el aumento de la seguridad y la reducción del desplazamiento de población.

***Programa de Reasentamiento.*** Se prevé que el gobierno local concretará la reubicación del asentamiento de desplazados, pues este proceso ya está siendo adelantado. Sin embargo, de ser necesario se financiará el estudio de reasentamiento de la población directamente afectada por el proyecto<sup>9</sup>.

### **Fortalecimiento institucional (US\$85,000)**

Con los recursos de este componente, se financiará la contratación de la ONG – Conservación Internacional, Colombia, con el fin de proveer a la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social de INVIAS de: (i) cartografía digital básica y datos sobre diversidad biológica y actividades de conservación ambiental en el área de la reserva forestal del alto Mocoa y las otras reservas naturales del país; (ii) adaptación de la metodología del sistema de alertas y desarrollo del SIG-INVIAS; y (iii) realización de cursos de capacitación.

---

<sup>8</sup> Los TdR de la factibilidad económica y línea de base se encuentran en elaboración. De manera complementaria se hará un análisis financiero del impacto del proyecto en el sector e institucional de INVIAS.

<sup>9</sup> De acuerdo con la Política OP-710.

### C. Costo, financiamiento y periodo de ejecución

El costo total de la CT será de US\$2,8 millones, de los cuales US\$1,5 millones, corresponderán a la contrapartida local y US\$1,3 millones provendrán de los recursos del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII) del Banco, con carácter no reembolsable. El período de ejecución será de 24 meses.

componente	Costos (miles de dólares)**			
	Meses	Banco	Local	Total
<b>1. Ingeniería fase III y complementación del EIA</b>	12	-	<b>1,500</b>	<b>1,500</b>
<b>2. Estudios ambientales y sociales</b>		<b>1,065</b>	-	<b>1,065</b>
Evaluación Ambiental estratégica	6	130	-	
Plan de Manejo de la reserva forestal*	12	600	-	
Evaluación económica y línea de base	4	185	-	
Programa de Reasentamiento	4	150	-	
<b>3. Fortalecimiento Institucional</b>	24	<b>85</b>	-	<b>85</b>
<b>4. Supervisión</b>	12	<b>130</b>	-	<b>130</b>
<b>5. Auditoría</b>		<b>20</b>		<b>20</b>
<b>TOTAL</b>		<b>1,300</b>	<b>1,500</b>	<b>2,800</b>

\* incluye costo del estudio sociocultural

\*\* los valores son estimados

## EJECUCIÓN DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA

### A. Organismo ejecutor

INVIAS será el encargado de la ejecución de esta CT. INVIAS ya ejecutó varios programas financiados por el Banco cuya ejecución fue clasificada como satisfactoria.

### B. Ejecución y administración de la cooperación técnica proyecto

INVIAS centralizará la coordinación del Programa en la Oficina Asesora de Planeación. La subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social será la encargada de realizar la supervisión técnica de los estudios socioambientales y de fortalecimiento institucional. INVIAS ya inició los procesos de licitación de los estudios de ingeniería fase III y de complementación del EIA.

**Registros contables y financieros.** INVIAS será responsable por los registros contables y financieros de la CT y tendrá la responsabilidad última por los procesos de contratación y el archivo de la documentación de las transacciones efectuadas.

### C. Adquisiciones

La adquisición de bienes (componente 3) será efectuada por INVIAS, de conformidad con las disposiciones establecidas en el documento GN-2349-7 (Políticas para la adquisición de Bienes y Obras financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo). En particular, para la adquisición de bienes, INVIAS empleará el procedimiento de comparación de precios. La revisión de los contratos para la adquisición de bienes será efectuada por el Banco de manera ex ante. El Plan de Adquisiciones será revisado anualmente.

La contratación de servicios de consultoría será efectuada por INVIAS, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el documento GN-2350-7 (Políticas para la selección y contratación de Consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo), aplicándose el procedimiento de selección basado en calidad y costo. Los contratos de consultoría serán revisados por el Banco de manera ex ante. El Plan de Contrataciones será revisado anualmente. Para el componente de Fortalecimiento Institucional, INVIAS, contratará directamente a Conservación Internacional de Colombia (CI). CI es una entidad sin ánimo de lucro (ONG) que ha realizado actividades de investigación sobre diversidad biológica y actividades de conservación ambiental en todo el país y también en el área de la reserva forestal del alto Mocoa. Asimismo, CI desarrolló una metodología de análisis integrado de vulnerabilidades que permite establecer un sistema de alertas ambientales tempranas de proyectos lineales. La contratación directa de CI se justifica por el significativo conocimiento acumulado que dispone sobre la reserva forestal del alto Mocoa y también por la metodología que ha desarrollado referente al “Sistema de Alertas Ambientales para Proyectos de Infraestructura”. INVIAS contratará a CI, por un monto de US\$85,000 para: adaptación de la metodología del sistema de alertas y desarrollo del *SIG-INVIAS*; implementación de la base de datos, incluyendo todas las informaciones cartográficas y de biodiversidad de que dispone CI sobre la reserva forestal y el país; y para la realización de cursos de capacitación. La contratación de CI es consistente con lo dispuesto en los párrafos 3.9 a 3.13 del documento GN-2350-7.

#### **D. Seguimiento y Evaluación**

Dada la estrecha relación de esta CT con la operación de préstamo en preparación para la construcción de la variante San Francisco - Mocoa (CO-L1019), el equipo de proyecto participará activamente de su seguimiento y evaluación. La Representación tendrá la responsabilidad administrativa y financiera de su ejecución. INVIAS presentará al Banco la documentación técnica relacionada con los servicios de consultoría. La no objeción técnica a los informes de los servicios de consultoría técnica será dada por RE3/FI3. El Banco contratará, con recursos de esta CT, los servicios de consultoría individual para supervisión de los estudios técnicos y socioambientales a ser contratados por INVIAS.

La CT contará con misiones anuales de seguimiento y evaluación. Las misiones presentarán una oportunidad para examinar el avance de las actividades y la eficiencia del programa de discusión de los resultados con la red de actores de la sociedad civil y otros organismos públicos involucrados con el proyecto.

### **BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS**

#### **A. Beneficios**

Esta CT desarrollará los estudios técnicos, ambientales, socioculturales y económicos requeridos para garantizar la sostenibilidad de la construcción y operación del proyecto de la variante San Francisco –Mocoa. El proyecto, al promover la integración física de la región sur de Colombia y su acercamiento con los principales centros de producción y consumo del país, creará las condiciones para el desarrollo de alternativas productivas sostenibles y para promover una mayor presencia del Estado, contribuyendo a minimizar los altos índices de violencia y mejorar las condiciones de

vida de la población local. Los principales beneficiarios serán la población pobre del sur de Colombia y los usuarios de la vía que reducirán significativamente los tiempos de viaje y costos de operación.

## **B. Riesgos**

Los principales riesgos estarán asociados a la fragilidad ambiental y social del área del proyecto y en consecuencia a las eventuales reacciones contrarias de las organizaciones de la sociedad civil involucradas con la protección de la Amazonia. Para mitigar este riesgo se ha consultado al MAVDT, Corpoamazonia, diversos actores locales y ONGs para la preparación de los TdR presentados en anexo. Asimismo, están previstas diversas reuniones de discusión de dichos TdR con estas mismas organizaciones y entidades previo a la contratación de los estudios y un plan de consulta durante su desarrollo y presentación de resultados.

### **REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL**

Se prevé que la implementación de la variante podría provocar impactos ambientales y sociales significativos. La presente CT se destina a desarrollar los estudios necesarios para garantizar una adecuada y sostenible ejecución del proyecto, diseñando e involucrando a los actores en la discusión y consolidación de medidas destinadas a prevenir y mitigar los potenciales impactos inducidos y cumulativos que podrían resultar de su construcción y operación. El CESI revisó y aprobó el presente Plan de Operaciones y sus anexos en su reunión CESI 37-06, del 22 de septiembre del 2006.