

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

EL SALVADOR

PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL CORREDOR PACÍFICO MESOAMERICANO

(ES-L1085)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Miroslava Nevo (INE/TSP), Jefe de Equipo; Carlos Morán (TSP/CES), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia, Isabel Granada y Caterina Vecco (INE/TSP); Ana Elsy Cabrera (CID/CES); Shakirah Cossens (SPD/SDV); Juan Carlos Páez y Elsa Chang (VPS/ESG); Marco Alemán y Mario Castaneda (FMP/CES); Louis François Chrétien (LEG/SGO); y Mauricio Bayona y Roque Rodas (Consultores).

El presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO	1
I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, problemas y justificación	2
B. Objetivos, componentes y costo	9
C. Indicadores clave de la matriz de resultados	10
II. ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO Y RIESGOS	11
A. Instrumentos del financiamiento.....	11
B. Riesgos ambientales y sociales de las salvaguardias	11
C. Riesgos fiduciarios.....	12
D. Otros temas y riesgos	12
III. IMPLEMENTACIÓN Y PLAN DE ACCIÓN.....	14
A. Mecanismos de ejecución	14
B. Resumen de acuerdos para el monitoreo y evaluación de resultados	15

ANEXOS	
Anexo I	Resumen Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM)
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS
REQUERIDO <ol style="list-style-type: none">1. Plan Operativo Anual (POA) http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=380965032. Plan de monitoreo y evaluación http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=380964763. Plan de adquisiciones http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=380964464. Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38096394 OPCIONALES <ol style="list-style-type: none">1. Anexo de integración regional http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=380963832. Análisis económico http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=380963423. Memorando de Entendimiento Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=380962714. Análisis de la capacidad institucional del MOPTVDU http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=380958835. Matrices Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional (SECI) http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=380958606. Mapas http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=380957867. Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=380956918. Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38033748

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CO	Capital Ordinario
CPM	Corredor Pacífico Mesoamericano
EDFCM	Estrategia de Desarrollo Integral y Sostenible de la Franja Costero Marina
FCM	Franja Costero Marina
FOVIAL	Fondo de Conservación Vial
FOSEP	Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión
GdES	Gobierno de El Salvador
GGA	Gerencia de Gestión Ambiental
HDM-4	<i>Highway Design and Maintenance Standards Model</i>
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa
MARN	Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales
MCC	Corporación del Desafío del Milenio (por sus siglas en inglés)
MOP	Manual Operativo del Programa
MOPTVDU	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano
OE	Organismo Ejecutor
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PIB	Producto Interno Bruto
PM	Proyecto Mesoamérica
PRI	Plan de Reasentamiento Involuntario
RICAM	Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas
SAFI	Sistema de Administración Financiera Integrado
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
UACI	Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional
UE	Unidad Ejecutora
UFI	Unidad Financiera Institucional
VMOP	Vice Ministerio de Obras Públicas
VNPE	Valor Presente Neto Económico

RESUMEN DEL PROYECTO

EL SALVADOR PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL CORREDOR PACÍFICO MESOAMERICANO (ES-L1085)

Términos y Condiciones Financieras					
Prestatario: República de El Salvador			Facilidad de Financiamiento Flexible*		
Organismo Ejecutor: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU) a través de su Vice Ministerio de Obras Públicas (VMOP)			Plazo de amortización:	25 años	
			VPP original:	15,25 años	
			Periodo de desembolso:	5 años	
			Periodo de gracia:	5,5 años	
Fuente	Monto (US\$)	Comisión de inspección y vigilancia:		**	
BID (CO)	115.000.000	Tasa de interés:		Basada en LIBOR	
Local	0	Comisión de crédito:		**	
Total	115.000.000	Moneda de aprobación:		Dólares EE.UU. con cargo al CO	
Esquema del Proyecto					
<p>Objetivo del proyecto. El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la integración física y la conectividad vial de El Salvador. El objetivo específico es el mejoramiento de las condiciones de transporte de personas y mercancías en el Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM). Asimismo, el programa contribuirá a hacer del CPM un corredor troncal de carga de competitividad regional que permita la vinculación de zonas productivas, mercados de consumo e infraestructuras de comercio y vinculación internacional. Para lograr estos objetivos, el programa incluye la rehabilitación, ampliación y mejoramiento de tramos localizados sobre el CPM, adaptando sus características funcionales a las acordadas en el Memorando de Entendimiento de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM).</p> <p>Condiciones contractuales especiales:</p> <p>Previas al primer desembolso: i) presentar evidencia de que la Unidad Ejecutora (UE) esté constituida, y que se haya seleccionado al gerente del proyecto, un especialista en adquisiciones, un especialista en ingeniería y un especialista financiero (¶3.2); y ii) la puesta en vigencia del Manual de Operaciones del Programa, de conformidad con los términos previamente acordados con el Banco (¶3.4).</p> <p>Previas al primer desembolso de los recursos del financiamiento del Componente 1: que el prestatario presente evidencia de que ha seleccionados los servicios de apoyo a la gestión del programa (¶3.1).</p> <p>De ejecución: i) con los documentos de licitación para cada uno de los proyectos (tramos de las obras) del programa, el ejecutor deberá presentar a satisfacción del Banco: a) el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del proyecto en cuestión; b) el Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI), en caso de que las obras requieran la relocalización de personas o de actividades económicas; y c) las especificaciones técnicas ambientales; y ii) previamente al inicio de las obras en cada uno de los proyectos (tramos), el prestatario deberá presentar, a satisfacción del Banco, evidencia de que: a) ha obtenido los permisos ambientales requeridos por la legislación nacional; b) ha efectuado al menos un proceso de socialización y consulta pública al tenor de la Directriz B.06 de la OP-703; y c) ha liberado el derecho de vía del tramo a ser intervenido (¶2.5).</p>					
<p>Excepciones a las políticas del Banco: ninguna.</p>					
El proyecto califica como:	SEQ <input type="checkbox"/>	PTI <input type="checkbox"/>	Sector <input type="checkbox"/>	Geográfica <input type="checkbox"/>	% de beneficiarios <input type="checkbox"/>

(*) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FN-655-1) el prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda y de tasa de interés. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

(**) La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemas y justificación

- 1.1 Con una población de 6,2¹ millones de habitantes y un ingreso per cápita de US\$3.775², El Salvador es el país centroamericano con mayor densidad poblacional (285 hab/km²). Su Producto Interno Bruto (PIB) en 2012 fue de 23.787³ millones de dólares contribuyendo en aproximadamente un 16% al PIB de la región centroamericana⁴. El Salvador se destaca por su estrategia de desarrollo orientada al comercio internacional⁵, que ha permitido la diversificación de su sector productivo y el acceso a mercados financieros internacionales⁶. Aunque el desempeño de su economía puede considerarse estable durante la última década, sus tasas de crecimiento continúan estando por debajo de la media regional⁷.
- 1.2 Para atender los retos en materia de crecimiento económico, desde la década de los años 90, el Gobierno de El Salvador (GdES) viene implementando planes de mediano y largo plazo que, además de buscar la estabilidad macroeconómica⁸, sirvan para promover la competitividad del país. De esta manera, se han priorizado áreas de intervención con la mayor capacidad de impacto sobre el crecimiento, tales como las inversiones en capital humano, infraestructura básica y clima de negocios. En particular en el área de infraestructura de transporte, que es considerada una de las bases de la estrategia de desarrollo nacional⁹, se destaca la vinculación y activa participación del país en la iniciativa regional de integración centroamericana Proyecto Mesoamérica (PM), cuyo objetivo es potenciar la complementariedad y la cooperación entre los países en términos físicos, económicos y comerciales.
- 1.3 **Proyecto Mesoamérica.** Bajo el PM, los países de la región (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Belice, Colombia, México y República Dominicana), incluido El Salvador, identificaron la necesidad de impulsar el desarrollo de aquellos corredores viales de mayor importancia comercial, que deberían ser implementados a nivel nacional, siguiendo estándares coherentes con las demandas de tráfico internacional¹⁰. Este conjunto de corredores, troncales y complementarios, constituyen hoy la Red Internacional de Carreteras

¹ Banco Mundial (BM) 2011.

² *Open Data BM 2012.*

³ *Country Economic Report Economist Intelligence Unit Limited, 2013.*

⁴ Consejo Monetario Centroamericano.

⁵ Acuerdo CAFTA DR (*Dominican Republic. Central America Free Trade Agreement*), firmado el 5 de agosto de 2004, que buscó ampliar las oportunidades económicas entre los países involucrados a partir de la eliminación de tarifas, la apertura de mercados y la reducción de barreras.

⁶ El país muestra el tercer puntaje más alto en material de sofisticación de exportaciones por debajo de Costa Rica y Panamá. *Unlocking Central America's Export Potential, World Bank 2012.*

⁷ Tasas de crecimiento del PIB: 2011: 2%; 2012: 1,6% y 2013 proyectado: 2,5%. En contraste las tasa de crecimiento para el 2012 de Guatemala, Honduras y Nicaragua, fueron respectivamente: 3.8%; 3,6% ; 4.7%

⁸ Plan Anticrisis 2007, como mecanismo de recuperación de largo plazo.

⁹ Plan Quinquenal de Desarrollo, 2010-2014, El Salvador.

¹⁰ El modo carretero en cuanto a movilización de carga es el predominante en la región. Entre los países centroamericanos, El Salvador es el principal usuario del modo carretero para su comercio exterior, tanto en volumen como en porcentaje sobre el total del comercio exterior (importaciones 52%, exportaciones 56% en volumen y 27% y 44% en valor, respectivamente).

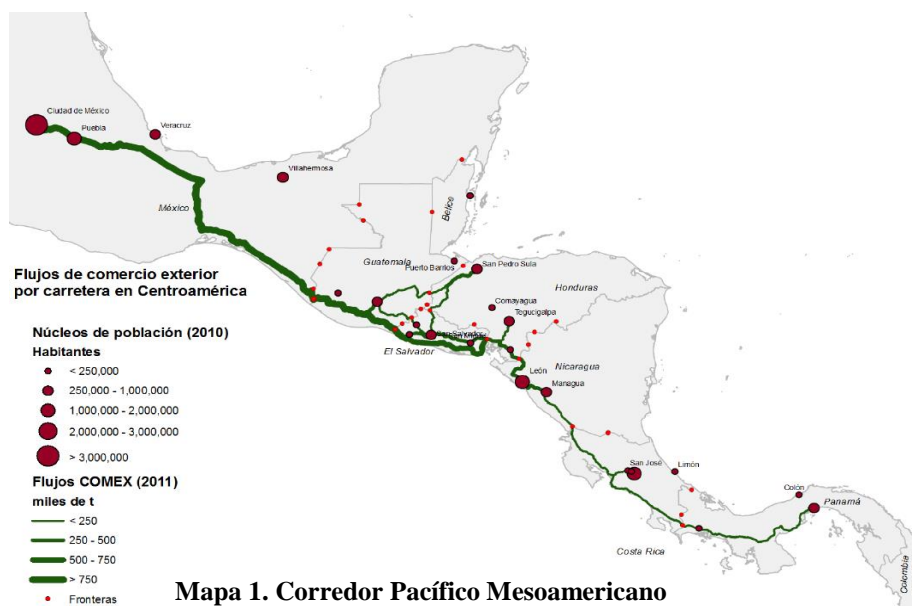
Mesoamericanas (RICAM) ([EEO#8](#)), que se encuentra compuesta principalmente por los Corredores Pacífico ([¶1.5](#)), Atlántico y una serie de ramales y conexiones complementarias, son la base de un plan coordinado para el desarrollo del sector y la atención a los elevados costos de transporte.

- 1.4 Estudios recientes¹¹ indican que los costos de transporte carretero a nivel de Centroamérica, representan entre 30-35% de los costos logísticos totales. Un modelo gravitacional para Centroamérica desarrollado por el Banco Mundial en 2012, que evalúa la relación econométrica entre los volúmenes de carga y las distancias¹² entre los centros de producción y consumo, estimó que un incremento del 1% en los costos y tiempos de transporte por carretera, puede reducir las exportaciones centroamericanas en 1,65%.

- 1.5 **El Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM).** El CPM es la ruta más corta entre las ciudades de Puebla y Panamá, y a menor altitud promedio sobre el nivel del mar. Por éste circula el 95% de la carga terrestre de la región. Por estas características se considera el medio de integración vial más eficiente. Además, por los volúmenes de carga movilizados (ver Mapa 1 - [EEO#6](#)), los países anticiparon sobre todos los corredores, la consolidación del CPM¹³. Éste como principal corredor logístico de integración

de transporte y comercio de la región, parte de la ciudad de Puebla en México y, a partir de la ciudad de Arriaga, sigue la ruta del litoral del Pacífico hasta llegar

a Ciudad de Panamá, cubriendo una extensión total de 3.244 km. A partir de la información suministrada por las aduanas de todos los países en 2011¹⁴, fue posible establecer que en total, los principales flujos de carga por el corredor se encuentran alrededor de los 7,9 millones de toneladas, equivalentes a US\$11.200 millones.



Mapa 1. Corredor Pacífico Mesoamericano

¹¹ *Five Explanations to High Costs of Service Provision*. Ruiz Olmedo, 2007; WTO, 2010.

¹² Gordillo, Stokenberga, Schwartz, 2010, afirman que el tiempo y el costo de transporte entre un origen y un destino incrementan la distancia “real” entre mercados.

¹³ [Programa de Aceleración del Corredor Pacífico Mesoamericano](#).

¹⁴ Ver [matriz origen destino](#), Corredor Pacífico, ALG 2011.

- 1.6 **CPM en El Salvador.** En su paso por El Salvador, el CPM y la Carretera Panamericana son los ejes estructurantes del país al facilitar la conexión entre San Salvador, principal nodo de producción y de consumo del país, con los nodos secundarios de Santa Ana y San Miguel. Además, el CPM, en caso de desastres naturales es la ruta alternativa viable de vinculación terrestre. Con 313 km, cruza el país desde la frontera de La Hachadura (en Guatemala) hasta El Amatillo (en Honduras) y comprende las rutas internacionales CA-2 (desde la frontera con Guatemala hasta El Delirio) y CA-1 (desde El Delirio hasta puente El Amatillo, en la frontera con Honduras). El hecho de que El Salvador comparta fronteras con dos países centroamericanos, lo constituye en un corredor terrestre natural obligado para el comercio intrarregional. Aproximadamente un 40% de su comercio exterior está destinado principalmente a Guatemala (381.599 toneladas movilizadas en 2011) y Honduras (203.469 toneladas movilizadas en 2011) y en la dinámica comercial con este último, el CPM es la puerta de acceso comercial a la costa este de los Estados Unidos y Europa. En este contexto, la existencia de una red completa y eficiente de transporte carretero y servicios logísticos capaces de sostener el constante incremento de la demanda, es una condición necesaria para contribuir a la integración territorial y global, y al desarrollo de las actividades productivas, facilitando el traslado de personas y el intercambio de bienes y servicios, y reduciendo costos que conducen al mejoramiento de la competitividad del país.
- 1.7 **Desarrollo Franja Costero Marina (FCM) y el CPM.** Además de su importancia en el ámbito regional, el CPM en El Salvador se enmarca en la Estrategia de Desarrollo Integral y Sostenible de la FCM 2012-2014 (EDFCM)¹⁵. En ella, el CPM funciona como el corredor logístico, para dinamizar y mejorar el sistema productivo de esta área que involucra al 34% del territorio nacional¹⁶. Esta zona alberga la principal infraestructura logística y de comunicaciones del país con el resto del mundo, incluyendo el Puerto de La Unión, el Puerto de Acajutla¹⁷ y el Aeropuerto Internacional Comalapa. Cabe mencionar que, entre 2008 y 2011 los productos con vocación de exportación extraídos de esta zona tuvieron un crecimiento cercano al 30%¹⁸, evidenciando el potencial productivo de este territorio que concentra el 51% de las mejores tierras agrícolas del país¹⁹.
- 1.8 **Problemática del transporte y la logística del CPM en El Salvador.** La red nacional de carreteras cuenta con 10.886 km de vías, de las cuales el 26% se encuentran pavimentadas. La densidad es 0,52 km/ km²²⁰, que según los estándares internacionales es considerado un nivel aceptable²¹. En general, la red vial se

¹⁵ Esta estrategia se encuentra articulada con el Programa Nacional de Reducción de Riesgos 2010-2014, cuyo enfoque está en la incorporación de la perspectiva de reducción de riesgos en la inversión pública (infraestructura).

¹⁶ [Estrategia de Desarrollo de la Franja Costero Marina.](#)

¹⁷ El Puerto de Acajutla es responsable de la movilización del 45,15% de las importaciones y exportaciones. Movilizó durante 2011, un total de 4.256.000 toneladas (1.530.892 TEUs).

¹⁸ Principalmente agricultura, la pesca, la acuicultura e industria.

¹⁹ Secretaría Técnica Presidencia.

²⁰ Indicador internacional de desarrollo de la red carretera. Se obtiene al dividir el número de km de la red nacional entre la superficie del país.

²¹ En Centroamérica, únicamente Costa Rica tiene una densidad más alta, de 0,62.

- encuentra en buenas condiciones como resultado del mantenimiento que recibe anualmente²²; no obstante a lo anterior, hay tramos que han alcanzado su vida útil y otros con características físicas que requieren ser mejoradas debido a sus demandas actuales. En el caso particular del CPM, el crecimiento de la demanda de insumos para manufacturas industriales y productos alimenticios provenientes de la zona²³, ejercerá en el corto plazo una presión sobre sus condiciones de servicio. Adicionalmente, la existencia en la red de tramos críticos con estándares técnicos no adecuados para el tránsito futuro²⁴, afectan la eficiencia de la movilización interna de cargas y pasajeros. Estas condiciones aunadas al fuerte desbalance de la matriz de cargas en favor del modo carretero²⁵, se traducen en: i) altos costos de transporte y logísticos; ii) baja accesibilidad a áreas importantes del territorio; y iii) consecuentemente una restricción al crecimiento y desarrollo de esta región.
- 1.9 Adicionalmente, para mantener la competitividad regional y no limitar la actividad económica y el desarrollo productivo salvadoreño, los crecimientos de la demanda previstos en la EDFCM, deben estar acompañados con inversiones en infraestructura básica, principalmente en rehabilitación, mejoramiento, ampliación de la infraestructura vial y mantenimiento periódico, de manera que propicie la integración intra e interregional y el desarrollo económico y social del país. Estas inversiones sectoriales permitirán a su vez, que El Salvador se posicione como centro logístico del cuadrante norte de Centroamérica, a través de su sistema intermodal integrado que involucra el sistema vial, en particular el CPM, a los dos puertos marítimos (La Unión y Acajutla) y al *hub* aéreo del grupo Avianca-Taca.
- 1.10 La experiencia Internacional en la implementación de proyectos de rehabilitación, ampliación y mejoramiento de vías, ha concluido que estos proyectos, muestran, los siguientes resultados²⁶: i) disminución de costos de operación de los vehículos; ii) disminución de tiempos de viaje; y iii) disminución de accidentes de tránsito.

²² Para 2008-2009 el Foro Económico Mundial calificó la infraestructura del país como la segunda más competitiva de Latinoamérica y como la mejor de Centroamérica. Atribuye en parte a la confirmación del Fondo de Conservación Vial (FOVIAL).

²³ Esta demanda tenderá a incrementarse pues se focaliza en insumos para manufacturas industriales y productos alimenticios, con una alta correlación con el PIB regional. En su informe sobre proyecciones económicas, el Fondo Monetario Internacional (FMI), establece que las economías de América Central mantendrán su crecimiento en una tasa promedio de 4% del PIB gracias al fortalecimiento de las exportaciones.

²⁴ Éste presenta en su recorrido, tramos con características físicas y operacionales que requieren ser mejoradas debido a sus demandas actuales (TPDA: 2.000 a 10.000), así como tramos que han alcanzado su vida útil que limitan las velocidades de operación del corredor, los tiempos de viaje y la seguridad.

²⁵ Entre los países centroamericanos, El Salvador es el principal usuario del modo carretero para su comercio exterior, tanto en volumen como en porcentaje sobre el total del comercio exterior (importaciones 52%, exportaciones 56% en volumen y 27% y 44% en valor, respectivamente).

²⁶ Proyecto de Rehabilitación de Carreteras Afectadas por El Niño”, evaluador externo: Takeshi Yoshida (TREA) de marzo 2009: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36735074> e informe de implementación del Proyecto del Banco Mundial IDA 34329: <http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37219221>.

- 1.11 **Seguridad Vial.** La tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en El Salvador es de 21,5 fallecidos por cada 100.000 habitantes mientras que el promedio en América Latina y el Caribe es de 16,3 fallecidos por cada 100.000 habitantes. La ocurrencia de siniestros se relaciona básicamente con el comportamiento humano, el vehículo y la infraestructura. Por ello, se torna imprescindible mejorar las condiciones de seguridad en la red vial actual y asegurar el cumplimiento de estándares de seguridad vial adecuados en todos los diseños de ingeniería de los nuevos proyectos de inversión en carreteras (ver ¶1.23).
- 1.12 **Iniciativa del Gobierno de El Salvador (GdES).** El GdES ha decidido emprender con el apoyo del Banco, y otros organismos multilaterales, un ambicioso programa de inversiones para impulsar integralmente la EDFCM (en ejecución o programados más de 900 proyectos gubernamentales para el periodo 2013-2015, que contribuirán a hacer la FCM más atractiva para la inversión privada) y particularmente mejorar las condiciones del CPM. Teniendo en cuenta el estado de avance de los estudios de preinversión de los tramos sobre el CPM, el Banco y el GdES establecieron como muestra representativa de las inversiones a realizar en este programa, la rehabilitación del tramo que va desde Sirama–Desvío Santa Rosa de Lima (¶1.21). Esta posible intervención, resulta complementaria con iniciativas financiadas por otros donantes, como las descritas a continuación (ver Mapa 2 - [EEO#6](#)): i) por parte de la Cuenta del Milenio (FOMILENIO II, US\$277 millones), se prevé la construcción del tramo Agua Salada hasta el paso de frontera del Amatillo junto con la adecuación y extensión del tramo Comalapa-Zacatecoluca. Ambas secciones a intervenir, se ubican sobre el CPM y en particular el tramo Agua Salada-Amatillo es contiguo al corredor de la muestra bajo el financiamiento BID; ii) la Agencia Internacional de Cooperación Japonesa (JICA) (US\$140 millones), financiará la construcción del *bypass* de San Miguel para evitar el acceso de vehículos de carga en ámbitos urbanos, garantizando así la competitividad del corredor troncal paralelo al CPM (Carretera CA-2); y iii) el Fondo Yucatán/Gobierno de México (US\$154 millones), adelanta la preparación del proyecto Carretera Puerto Libertad sobre el CPM y la construcción de dos nuevos puentes en las fronteras de Angiatú y La Hachadura respectivamente.



- 1.13 **Marco institucional.** El Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU), a través del Vice Ministerio de Obras Públicas (VMOP), es la entidad responsable de planificar, rehabilitar, mejorar y ampliar la red vial nacional. Por su parte el Fondo de Conservación Vial (FOVIAL), es una institución autónoma creada para realizar el mantenimiento periódico y rutinario de la red vial nacional con ingresos provenientes de un cargo de US\$0,20/galón de gasolina o diésel consumido por el parque vehicular motorizado²⁷. El GdES impulsó un conjunto de reformas, para el FOVIAL, que fueron aprobadas por la Asamblea Legislativa en 2012, incorporando aproximadamente US\$26 millones adicionales al año a los casi US\$70 millones que recibía anualmente hasta junio del 2012, y otra que le permita apalancar sus inversiones mediante la emisión títulos valores.
- 1.14 **Estrategia de país.** El mejoramiento del CPM en su paso por El Salvador, es consistente con los objetivos del Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014, relacionada con la ampliación y mejora de la red vial del país para la integración centroamericana y la competitividad del país. Dentro de ese contexto el país da prioridad a las carreteras que contribuyan a: i) consolidar un corredor logístico y de transporte en la FCM; ii) unir los centros de producción con las plazas de consumo interno y con los nodos de transferencia para el comercio exterior (puertos, aeropuertos y pasos de fronteras); iii) potenciar los activos logísticos estratégicos (aeropuerto internacional y puertos de Acajutla y La Unión; iv) desarrollar el potencial turístico, agrícola, etc. de la FCM y polos especiales de desarrollo; y v) generar ahorros en los costos de operación de vehículos (especialmente de carga), en los tiempos de viaje y en la reducción de la accidentalidad vial.
- 1.15 **Estrategia del Banco.** La Estrategia de País con El Salvador (GN-2575), se enfoca en mejorar la red vial rural en el contexto del sector transporte, la presente operación es consistente con sus objetivos en la medida que apoya el país para avanzar hacia la mejora y articulación de los subsectores de carreteras, puertos y aeropuertos de manera de facilitar el transporte de carga, y la conectividad con los centros de actividad, de potencial desarrollo logístico.
- 1.16 Adicionalmente, esta operación hace parte de la Estrategia de Seguridad Vial del Banco (ESV)²⁸. Desde su lanzamiento en 2010, el Banco trabaja para incorporar componentes de seguridad vial en sus operaciones de transporte, además de fomentar el diálogo intersectorial de los organismos involucrados para posicionar a la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los países. La ESV consiste en: i) fortalecer las capacidades técnicas e institucionales de los países de la región en materia de seguridad vial; ii) movilizar recursos financieros para seguridad vial a través de las operaciones de transporte que el Banco financia; y iii) promover el conocimiento y una cultura de responsabilidad vial y de buenas prácticas en seguridad vial.

²⁷ En los últimos cuatro años, la entidad invirtió US\$21 millones para reparar más de 408 km de calles y carreteras en todo el país.

²⁸ Ver documento de ESV del BID: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37043401>.

- 1.17 El programa contribuye a las prioridades establecidas en el Noveno Aumento General de Recursos del Banco (GCI-9) (AB-2764): i) financiamiento a países pequeños y vulnerables; ii) financiamiento para respaldar la cooperación y la integración regional dentro los criterios de focalización multinacional y adicionalidad (GN-2650), toda vez que contribuye a la iniciativa regional Proyecto Mesoamérica ([ver EEO#1](#)). Anexo de integración regional); y iii) financiamiento que respalda las iniciativas sobre cambio climático y sostenibilidad ambiental dado que el alcance de las obras (diseño de obras arte con parámetros de crecidas más recientes, elevación de terraplenes considerando inundaciones de los últimos años, etc.) bajo el programa incorporaran criterios de adaptación al cambio climático²⁹.
- 1.18 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** Desde el 2010, el Banco viene apoyando el sector transporte de El Salvador a través de Operaciones para el Mejoramiento de la Red Rural de Carreteras (ES-L1061 y ES-L1045) y también el Sistema de Transporte Urbano de la capital del país (ES-L1050). Asimismo, se han realizado estudios de planificación de transporte multimodal en Mesoamérica financiados con recursos de la cooperación técnica regional RG-T1660. En paralelo, es importante mencionar que simultáneamente a la preparación de la presente operación, el Banco está estructurando un Programa de Corredores Productivos (ES-L1075), que apoyará el mejoramiento de caminos rurales en la FCM 2012-2024, los cuales servirán como alimentadores del CPM. Además, el programa propuesto toma en cuenta las lecciones aprendidas con la ejecución de otras operaciones similares financiadas por el Banco, en particular, la práctica de actualización de los diseños de los proyectos previa a la licitación de los mismos, a fin de ajustar cantidades de obras y su presupuesto, para evitar posteriores modificaciones de obras, retrasos en la ejecución y sobrecostos. Esto resulta de vital importancia en una vía en servicio, por su uso y normal deterioro hasta el momento en que se efectiviza la intervención. Por esta razón, se ha previsto iniciar el proceso de contratación de los estudios de ingeniería de detalle del proyecto Sirama-Desvío a Santa Rosa de Lima durante el mes de noviembre de 2013 y financiarlos con recursos del Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP)³⁰. Para lo cual el VMOP, ha iniciado el proceso de obtención de los recursos correspondientes.
- 1.19 **Coordinación con otras instituciones³¹ y otros donantes.** Los esfuerzos del Banco serán simultáneos y similares a los comprendidos bajo el FOMILENIO II³², dedicados a la intervención de tramos contiguos o de característica y jerarquía

²⁹ En 2006, el Informe del Grupo de Evaluación Independiente del Banco Mundial ubicó a El Salvador en el primer lugar como el país con más alta vulnerabilidad dado que el 96,4% de su PIB se produce en áreas de riesgo (*IEG-World Bank*, 2006: 130). [Informe sobre el Estado y Calidad de las Políticas Públicas sobre Cambio Climático y Desarrollo en El Salvador, junio 2012.](#)

³⁰ Es una entidad financiera de derecho público con personalidad jurídica y domicilio en la ciudad de San Salvador. Fue creado mediante Decreto Legislativo No. 532, con fecha 18 de mayo de 1978.

³¹ Solo se considera la coordinación con FOMILENIO II, dado que las obras son complementarias.

³² FOMILENIO es una institución, creada por convenio entre los EE.UU. y la República de El Salvador para un período definido de cinco años, con el propósito de administrar y supervisar la ejecución de su programa de trabajo con los fondos de la donación de la MCC. La MCC aprobó el 12 de setiembre 2013, un convenio adicional de donación de US\$277 millones para cinco años (FOMILENIO II), enfocado en mejorar su competitividad y productividad en los mercados internacionales. FOMILENIO II está sujeto a la aprobación legislativa por parte de los EE.UU. y la República de El Salvador.

similar a los intervenidos por el BID (ver Mapa 2 - [EEO#6](#)). Para ello, se promoverá un diálogo periódico para establecer un canal de comunicación directo que facilite la validación de temas técnicos y maximizar los retornos de las inversiones a través de una planeación y ejecución coordinada. En principio, el BID y la Corporación del Desafío del Milenio (MCC por sus siglas en inglés) están negociando una carta de intención sobre fortalecimiento de coordinación y colaboración para financiamiento de infraestructura en forma conjunta, para lo cual las partes expresan su intención de: i) estudiar la posibilidad de cofinanciación conjunta de programas; ii) explorar la posibilidad de que entidades nacionales en países miembros del BID en América Latina y el Caribe ejecuten programas, incluyendo entidades creadas por gobiernos de dichos países para la gestión de recursos provenientes de la MCC; iii) estudiar alternativas para fortalecer los mecanismos de coordinación, colaboración y ejecución de proyectos relacionados con la infraestructura logística, el capital humano, el clima de inversión y otras áreas de interés común; iv) sujeto a sus respectivas políticas de acceso a la información o el régimen aplicable, compartir información, diligencia debida, información sobre el desempeño y los resultados de los proyectos cofinanciados; y v) considerar su participación conjunta en grupos de trabajo para fomentar el diálogo, la planificación estratégica, la programación, ejecución y seguimiento.

B. Objetivos, componentes y costo

- 1.20 **Objetivo.** El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la integración física y la conectividad vial de El Salvador. El objetivo específico es el mejoramiento de las condiciones de transporte de personas y mercancías en el CPM. Asimismo, el programa contribuirá a hacer del CPM un corredor troncal de carga de competitividad regional que permita la vinculación de zonas productivas, mercados de consumo e infraestructuras de comercio y vinculación internacional. Para lograr estos objetivos, el programa incluye la rehabilitación, ampliación y mejoramiento de tramos localizados sobre el CPM, adaptando sus características funcionales a las acordadas en el Memorando de Entendimiento de la RICAM³³.
- 1.21 **Criterios de elegibilidad de obras.** El programa cuenta con una muestra representativa del 30% conformada por el proyecto Sirama-Desvío a Santa Rosa de Lima, por tratarse de una operación de obras múltiples, cualquier inclusión de obras al programa deberá cumplir los siguientes criterios de elegibilidad: i) que pertenezca al CPM; ii) que cuente con estudios de viabilidad socioeconómico y que demuestre una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) igual o superior al 12%; y iii) cumplir con los requisitos socioambientales previstos en el programa. Para alcanzar el objetivo propuesto, el programa se estructura en dos componentes:
- 1.22 **Componente 1. Obras del Corredor Pacífico Mesoamericano (US\$107.000.000).** El objetivo de este componente es la rehabilitación, mejoramiento y ampliación de tramos prioritarios del CPM. Incluye la construcción de nuevas capas de pavimento, bacheos profundos, sellados a la carpeta asfáltica existente, adecuación de terraplenes a condiciones hidrológicas críticas, alcantarillas y cunetas, rehabilitación y mejoramiento de los sistemas de drenaje

³³ Memorando de Entendimiento entre los países mesoamericanos.

longitudinal y transversal, señalización vertical y horizontal y obras de arte. Asimismo, incluye actividades de mejoras de estándar horizontal o vertical de los caminos, ancho, alineamiento, curvatura o pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad vial en los centros poblados, incluyendo instalación de cruces peatonales, así como la aplicación de dispositivos de seguridad vial como mecanismos de disipación de energía y reducción de velocidad. Asimismo, en caso que se requiera financiará la adquisición de predios para la constitución de los derechos de vía necesarios y la implementación del reasentamiento. El componente también financiará la supervisión técnica y socio ambiental de dichas obras, que será realizada por firmas independientes, las que deberán estar contratada antes de la firma de los respectivos contratos de obra.

- 1.23 **Componente 2. Administración del programa y estudios (US\$8.000.000).** Este componente incluye los costos operativos del programa, los costos de la unidad ejecutora, los servicios de apoyo en la gestión del programa, las auditorías, las evaluaciones, el monitoreo del programa y el fortalecimiento del Organismo Ejecutor (OE) en aspectos de evaluación y monitoreo, entre otros. Este componente incluye también los estudios de consultoría para evaluar la viabilidad técnica, socioeconómica y ambiental, así como los diseños de algunas de las obras del programa. Los diseños incluirán los resultados provenientes de auditorías y/o revisiones de seguridad vial y contarán con un anexo de seguridad vial, con el objetivo de mejorar la calidad de los mismos.
- 1.24 **Costos.** El proyecto se financiará mediante un préstamo de inversión estructurado como Programa de Obras Múltiples, con un plazo de desembolso de cinco (5) años. El costo total del proyecto asciende a US\$115 millones de los cuales serán financiados con recursos del Capital Ordinario (CO) del Banco.

Cuadro 1. Costos y financiamiento

Descripción		Costo Total
		miles de US\$
1	Obras del CPM	107.000
2.	Administración y estudios	8.000
2.1	Servicios de apoyo en la gestión del programa	3.000
2.2	Estudios de ingeniería	2.000
2.3	Unidad ejecutora	1.600
2.4	Equipamiento, mobiliario y adecuación de oficinas	650
2.5	Auditorías	200
2.6	Evaluación y monitoreo	550
Total programa		115.000

C. Indicadores clave de la matriz de resultados

- 1.25 El proyecto buscará obtener los siguientes resultados, que serán evaluados con base a los indicadores propuestos en la matriz de resultados: i) reducción de tiempos de viajes, que en el caso del proyecto de la muestra representativa alcance al 20%; ii) reducción del costo de operación de vehículos, que en el en el caso del proyecto de la muestra alcanza a un máximo del 12%; iii) incremento de la seguridad vial, que en el caso del proyecto de la muestra representativa alcanza al 15% de

reducción de la tasa de fatalidad por tránsito medio diario. Asimismo, se analizará el impacto de las mejoras sobre los volúmenes de transporte de carga, que en el caso del proyecto de la muestra representativa pasa de 14% al 23% (en el año 2019).

II. ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO Y RIESGOS

A. Instrumentos del financiamiento

- 2.1 **Modalidad.** El proyecto es un préstamo de inversión estructurado como Programa de Obras Múltiples (GOM). El plazo de amortización del préstamo será de 25 años y el período de desembolso de 5 años a partir de la fecha de vigencia del contrato de préstamo, conforme muestra el siguiente cronograma:

Cuadro 2. Cronograma tentativo de desembolsos (US\$ miles)

Fuente	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
BID	15.000	20.000	30.000	30.000	20.000	115.000

B. Riesgos ambientales y sociales de las salvaguardias

- 2.2 El programa se enmarca dentro de los lineamientos propuestos por la evaluación ambiental estratégica de la FCM, eje por la cual transcurre el CPM. Comprende obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de tramos viales prioritarios consolidados del corredor existente y tendrá un alto impacto positivo, al mejorar las condiciones de la infraestructura vial del país y, con ello, la movilidad de las personas y los bienes, generando ahorros en costos de operación vehicular y en los tiempos de viaje.
- 2.3 Los impactos negativos que se generarían se consideran bajos a medianos en magnitud, de corta duración y manejables a través de procedimientos estándares. Éstos incluyen, entre otros, los siguientes: i) tala de árboles; ii) movimientos de tierras y cambios en la topografía del terreno; iii) afectaciones temporales a la fauna terrestre; iv) afectaciones menores a agricultores y ganaderos aledaños a las vías debido a la potencial interrupción temporal del tránsito vehicular; v) eventuales desplazamientos involuntarios de personas y negocios³⁴; vi) aumento de los niveles de ruido en las zonas aledañas a las vías como consecuencia de la presencia de la maquinaria; vii) incremento del riesgo de accidentes debido a los trabajos propios de la vía; e viii) incremento del riesgo de atropellamiento de fauna doméstica y autóctona. El Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) (ver [EER#4](#))³⁵, que incluye un análisis de las implicaciones socioambientales típicas asociadas y que verificó el cumplimiento de las políticas socioambientales del BID, contiene un mayor detalle de los impactos que se generarían durante las etapas de construcción y de operación del proyecto, así como las medidas de manejo, seguimiento y supervisión que se ejecutarán y seguirán durante toda la ejecución de la operación.

³⁴ En caso de verificarse este impacto, se preparará un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) al tenor de lo dispuesto en la Política OP-710.

³⁵ Ver documento <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38086277>.

- 2.4 La responsabilidad de la gestión ambiental del programa recaerá principalmente en la Gerencia de Gestión Ambiental (GGA) del MOPTVDU, la cual coordinará su accionar con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN).
- 2.5 Con el fin de garantizar la sostenibilidad ambiental y social de las obras a ser incluidas en el programa se ha previsto como condición especial de ejecución que el prestatario presente, a satisfacción del Banco: i) con los documentos de licitación para cada uno de los proyectos (tramos de las obras): a) el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del proyecto en cuestión; b) el Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI), en caso de que las obras requieran la relocalización de personas o de actividades económicas; y c) las especificaciones técnicas ambientales; y ii) previamente al inicio de las obras en cada uno de los proyectos (tramos), la evidencia de que: a) ha obtenido los permisos ambientales que le sean requeridos por la legislación nacional; b) ha efectuado al menos un proceso de socialización y consulta pública al tenor de la Directriz B.06 de la OP-703; y c) ha liberado el derecho de vía del tramo a ser intervenido.
- 2.6 En virtud de lo anterior y en cumplimiento con la Política de Medio Ambiente y de Salvaguardias del Banco (OP-703), la operación ha sido clasificada como Categoría B.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.7 El MOPTVDU cuenta con experiencia en la administración del ciclo de proyectos viales, tanto en caminos rurales como de carreteras de la red principal; asimismo, esta institución ha ejecutado proyectos financiados por el Banco y otras agencias de cooperación multilateral. No obstante, debido a la cantidad de proyectos que el MOPTVDU ejecuta actualmente, este ministerio presenta limitaciones en su capacidad operativa y de control, es por ello que se ha previsto que la forma más eficiente de ejecutar el proyecto es mediante la conformación de una Unidad Ejecutora (UE) específica para el proyecto y que la misma sea apoyada por una gerenciadora que servirá para fortalecer las capacidades de dicha unidad para los temas constructivos y operativos del proyecto. Asimismo, se acordó el personal que debe conformar dicha unidad y los plazos de incorporación de éstos, dando énfasis en obtener: i) capacidad de contratar y gestionar grandes obras, utilizando los procedimientos de adquisiciones del Banco; ii) capacidad de revisar diseños de ingeniería; e iii) implementación de planes de reasentamiento, en caso de requerirse. El equipo fiduciario estimó que el riesgo total del proyecto asociado a la gestión de financiera y de adquisiciones es medio moderado con tendencia a riesgo bajo si se adoptan las medidas identificadas anteriormente.

D. Otros temas y riesgos

- 2.8 **Viabilidad económica.** Para la evaluación económica, se realizó un análisis costo-beneficio para el proyecto de la muestra representativa (ver [EEO#2](#)). Esta evaluación se basa en una comparación de costos y beneficios a precios económicos, en las situaciones con y sin las intervenciones viales. La estimación de los beneficios del proyecto individual se apoyó en una metodología de análisis generalmente utilizada en proyectos viales (excedentes del consumidor), cuantificándose tanto los ahorros en los costos generalizados de transporte para el

tránsito normal, derivado y generado/inducido, así como por la disminución en costos de mantenimiento de las vías. Se utilizó el modelo HDM-4 (*Highway Design and Maintenance Standards Model*), que permite calcular la rentabilidad de cada proyecto considerando los costos de inversión resultantes de los estudios de ingeniería, incluyendo los costos de mitigación de impactos socioambientales directos, los costos de operación vehiculares, incluyendo el tiempo y los costos anuales de mantenimiento que se definan para las situaciones sin y con proyecto.

- 2.9 El análisis realizado resultó en un Valor Presente Neto Económico (VPNE) de US\$3,176 millones, utilizando una tasa de descuento del 12%, y en una TIRE de 14,3%, para el escenario base. Adicionalmente, se verificó la robustez del proyecto frente a escenarios más desfavorables realizándose un análisis de sensibilidad para: i) un incremento del costo de inversión del 20%; ii) una reducción del 20% de los beneficios; y iii) una combinación de un incremento del costo de inversión del 10% y una reducción simultánea del 10% de los beneficios. En el Cuadro 3 se resumen los resultados obtenidos:

Cuadro 3. Resultados de beneficio-costos y análisis de sensibilidad

Proyecto	Indicador económico	Evaluación económica			
		Caso base	Costo inversión (CI) + 20%	Beneficios (B) - 20%	CI +10% B -10%
Sirama-Desvío Santa Rosa de Lima	VPNE (miles de US\$)	3.176	0,714	0,078	0,396
	TIRE (%)	14,3%	12,5%	12,1%	12,3%

- 2.10 Existen otros beneficios externos adicionales que no fueron cuantificados en el análisis del proyecto y que impactarían positivamente los resultados obtenidos: i) el impacto en la oferta productiva local e incrementos del valor agregado de la producción agropecuaria; ii) el desarrollo del sector turístico; y iii) los ahorros por reducción de los accidentes viales, entre otros.
- 2.11 **Mantenimiento de las obras.** El FOVIAL, asumirá la obligación por el mantenimiento de las obras viales financiadas por medio de este préstamo y enviará al prestatario, para que éste se lo haga llegar al Banco, durante los cinco años siguientes a la terminación de cada obra del proyecto, un informe sobre el estado de cada obra. Esta información será compilada por el prestatario y enviada al Banco dentro del primer trimestre de cada año calendario juntamente con el plan de mantenimiento para dichas obras preparado por el FOVIAL.
- 2.12 **Riesgos de ejecución.** Otro riesgo identificado relacionado con la preparación de proyectos a ser incluidos en el programa, es un posible retraso de la ejecución del préstamo por demoras en la ejecución de los diseños que no hacen parte de la muestra representativa del programa. Para mitigar estos riesgos, el programa financiará los estudios de consultoría necesarios para evaluar la viabilidad institucional, técnica, económica y socioambiental, así como los diseños de los proyectos definitivos de las obras, lo que asegura la disponibilidad oportuna de recursos y mitiga los riesgos de sobrecostos. Adicionalmente la participación de la

gerenciadora que prestará asistencia al ejecutor en la revisión de los temas antes indicados contribuirá a mitigar los riesgos identificados.

III. IMPLEMENTACIÓN Y PLAN DE ACCIÓN

A. Mecanismos de ejecución

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario será la República de El Salvador. El OE será el MOPTVDU, a través de su Vice Ministerio de Obras Públicas (VMOP). Para la ejecución del proyecto, el VMOP constituirá una Unidad Ejecutora (UE), que dependerá directamente del Viceministro. El OE contará con los servicios de apoyo a la gestión del programa, en temas de ingeniería, económicos, sociales y ambientales, procesos de adquisición de derechos de vía y reasentamiento, en los casos en que se requieran, y otras áreas que contribuyan a su efectiva implementación. Será condición especial previa al primer desembolso de los recursos del financiamiento del Componente 1, que el prestatario presente evidencia de que ha seleccionado los servicios de apoyo a la gestión del programa.
- 3.2 **Será condición especial previa al primer desembolso, de los recursos del financiamiento que, el prestatario presente evidencia de que la UE esté constituida, y que se haya seleccionado al gerente del proyecto, un especialista en adquisiciones³⁶, un especialista en ingeniería y un especialista financiero.** Este personal clave será contratado en base a perfiles y términos de referencias acordados con el Banco. La renovación o sustitución de este personal deberá contar con la anuencia del Banco.
- 3.3 Se prevé que la UE del proyecto, entre otras, tenga las siguientes funciones: i) apoyar a las unidades corporativas y técnicas del OE en las adquisiciones, contrataciones, gestión financiera del programa; ii) realizar acompañamiento, seguimiento de la ejecución de los contratos; iii) llevar registros y realizar el seguimiento del avance de las obras, así como de los costos de supervisión y construcción; y iv) efectuar las actividades de monitoreo y evaluación del programa.
- 3.4 **Manual Operativo del Programa (MOP).** Por ser un programa de obras múltiples, la ejecución se apoyará en un MOP que incluye: i) criterios técnicos, económicos y socioambientales de elegibilidad de proyectos; ii) requisitos de análisis de impacto socioambiental de acuerdo con la categoría del proyecto y la vulnerabilidad del área de influencia; iii) disposiciones referidas a adquisiciones; y iv) funciones y responsabilidades de cada área de ejecución y de coordinación interinstitucional. **La puesta en vigencia del MOP de conformidad con los términos previamente acordados con el Banco, será condición especial previa al primer desembolso de la operación.**

³⁶ El GdES ha solicitado una cooperación técnica no reembolsable por US\$200.000 para apoyar las actividades necesarias para facilitar el inicio de la ejecución del programa del CPM, una vez sea aprobado por la Asamblea Legislativa. Con ésta se financiaría la unidad ejecutora, la elaboración del manual de operaciones y otras actividades requeridas para agilizar la ejecución del programa. Se prevé su aprobación para el mes de enero de 2014.

- 3.5 **Adquisiciones.** Las adquisiciones y contrataciones del proyecto se realizarán en el marco establecido en las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9), ambas de marzo de 2011 y con las precisiones que se establezcan en el contrato de préstamo y el plan de adquisiciones. Adicionalmente, en dichos documentos se precisarán las modalidades de supervisión de las adquisiciones de bienes, servicios diferentes a consultoría y la contratación de obras y servicios de consultoría que se realicen con cargo al financiamiento del Banco.
- 3.6 **Desembolsos.** El prestatario abrirá una cuenta especial en el Banco Central de Reserva para el depósito de los recursos del financiamiento desembolsados por el Banco, así como una cuenta operacional designada en un banco comercial desde donde se realizarán los pagos a proveedores y contratistas, apoyándose en el subsistema de tesorería del Sistema de Administración Financiera Integrado (SAFI); ambas cuentas operarán de manera exclusiva para el proyecto. De conformidad con lo establecido en la nueva Política del Banco sobre Gestión Financiera (OP-273-1), se realizarán desembolsos en forma de anticipos, sobre la base de las necesidades de liquidez del programa, para lo cual la UE preparará un plan financiero que deberá ser actualizado periódicamente.
- 3.7 **Estados financieros.** El prestatario se compromete a presentar a través del OE, dentro del plazo de 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del OE y durante el plazo original de desembolso o sus extensiones, los estados financieros auditados del programa, debidamente dictaminados por auditores externos aceptables para el Banco. El último de estos informes será presentado dentro de los 120 días siguientes al vencimiento del plazo original de desembolso o sus extensiones.

B. Resumen de acuerdos para el monitoreo y evaluación de resultados

- 3.8 El plan de monitoreo y evaluación ([EER#2](#)), acompañará la ejecución de la operación en conformidad con las metas y los indicadores de avance definidos en la matriz de resultados. Para el monitoreo y la evaluación de los resultados esperados del programa se utilizarán metodologías antes y después, así como análisis costo-beneficio *ex-post*. El Banco realizará el seguimiento del programa mediante visitas de inspección y misiones de administración.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo				
Resumen				
I. Alineación estratégica				
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado		
Programa de préstamos	i) Países pequeños y vulnerables, ii) Apoyo a iniciativas de cambio climático, energía renovable y sostenibilidad ambiental, y iii) Apoyo a la cooperación e integración regionales.			
Metas regionales de desarrollo	Cobertura de caminos pavimentados (km/km²).			
Contribución a los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)	Km de caminos inter-urbanos construidos o mantenidos/mejorados.			
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		No Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país				
Matriz de resultados del programa de país	GN-2696	La intervención no está incluida en el Documento de Programación de País 2013.		
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)	GN-2575	El mejoramiento del CPM en su paso por El Salvador, es consistente con los objetivos del Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014, relacionado con la ampliación y mejora de la red vial del país para la integración centroamericana y la competitividad del país. Dentro de ese contexto el país da prioridad a las carreteras que contribuyan a: 1) consolidar un corredor logístico y de transporte en la Franja Costero Marina, 2) unir los centros de producción con las plazas de consumo interno y con los nodos de transferencia para el comercio exterior (puertos, aeropuertos y pasos de fronteras), 3) potenciar los activos logísticos estratégicos (aeropuerto internacional y puertos de Acajutla y La Unión, 4) desarrollar el potencial turístico, agrícola, etc. de la Franja Costero Marina y polos especiales de desarrollo y 5) generar ahorros en los costos de operación de vehículos (especialmente de carga), en los tiempos de viaje y en la reducción de la accidentalidad vial.		
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Altamente Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
		8.9		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		8.3	33.33%	10
4. Análisis económico ex ante		10.0	33.33%	10
5. Evaluación y seguimiento		8.3	33.33%	10
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación				
Calificación de riesgo global = grado de probabilidad de los riesgos*		Bajo		
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Sí		
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		Sí		
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		Sí		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B		
IV. Función del BID - Adicionalidad				
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales (criterios de VPC/PDP)	Sí	Administración Financiera: Presupuesto y Tesorería. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de Información.		
El proyecto usa un sistema nacional diferente a los indicados arriba para ejecutar el programa				
La participación del BID promueve mejoras en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:				
Igualdad de género				
Trabajo				
Medio ambiente				
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Sí	Se apoya a la entidad ejecutora en la elaboración de los términos de referencia para la contratación de los diseños finales de ingeniería, los cuales incluyen aspectos relacionados con auditorías de seguridad vial en los tramos intervenidos.		
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.	Sí	El plan de monitoreo y evaluación está basado en un análisis costo-beneficio ex-post y en una comparación antes y después que permitirá identificar y cuantificar los resultados que el proyecto tiene sobre la accesibilidad, eficiencia y seguridad de los tramos prioritarios intervenidos del Corredor Pacifico Mesoamérica.		

El Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM) es la ruta más corta entre las Ciudades de Puebla y Panamá. Por éste circula el 95% de la carga terrestre de la subregión. En su paso por El Salvador, el CPM facilita la conexión entre San Salvador con los nodos secundarios de Santa Ana y San Miguel. Además de su importancia en el ámbito regional, el CPM en El Salvador se enmarca en la Estrategia de Desarrollo Integral y Sostenible de la Franja Costero Marina. En ella, el CPM funciona como el corredor logístico, para dinamizar y mejorar el sistema productivo de esta área que involucra al 34% del territorio nacional.

El crecimiento de la demanda de insumos para manufacturas industriales y productos alimenticios provenientes de la zona ejercerá en el corto plazo una presión sobre las condiciones de servicio del CPM. Adicionalmente, la existencia en la red de tramos críticos con estándares técnicos no adecuados para el tránsito futuro, afecta la eficiencia de la movilización interna de cargas y pasajeros. Estas condiciones aunadas al fuerte desbalance de la matriz de cargas en favor del modo carretero, se traducen en i) altos costos de transporte y logísticos, ii) baja accesibilidad a áreas importantes del territorio y iii) consecuentemente una restricción al crecimiento y desarrollo de esta región.

El diagnóstico presentado es completo y se propone la rehabilitación, mejoramiento y ampliación de tramos prioritarios del CPM. Como resultado de este análisis, se propone una intervención de mejoramiento de las condiciones de transporte de personas y mercancías en el Corredor Pacífico Mesoamérica (CPM). La matriz de resultados a nivel de impacto presenta indicadores para el conjunto del CPM e indicadores apropiados de impacto, resultado y producto.

El análisis económico se presenta con base en la evaluación de un trayecto de 27.1 kilómetros utilizando HDM-4 que identifica ahorros de costos en operación vehicular, en costos en mantenimiento vial, ahorros en tiempos y reducción de costos de accidentes. La TIRE del proyecto es de 14.3% y se incluye un análisis de sensibilidad. El plan de monitoreo y evaluación es completo e incluye una propuesta de evaluación de costo-beneficio ex-post y una evaluación antes-después.

MATRIZ DE RESULTADOS

Impacto esperado del programa	El objetivo general del programa es promover la integración física y la conectividad vial de El Salvador. El objetivo específico es el mejoramiento de las condiciones de transporte de personas y mercancías en el Corredor Pacífico Mesoamérica (CPM). Asimismo, el programa contribuirá a hacer del CPM un corredor troncal de carga de competitividad regional que permite la vinculación de zonas productivas concentradas.		
Indicadores de impacto (1)	Línea de base	Meta (2019)	Medios de verificación / comentarios
Toneladas de carga anuales (nacionales y tránsito internacional) del Paso el Amatillo (miles de toneladas).	Importaciones y tránsito internacional 1,086 (2010) Exportaciones y tránsito internacional 1,619 (2010)	Importaciones y tránsito internacional 1,786 Exportaciones y tránsito internacional 2,658	Informe de volumen de carga Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda Vice Ministerio de Obras Públicas.
Tránsito medio diario anual en el CPM (veh/día).	2.410 (2013)	3.178	Estudio de tránsito Vice Ministerio de Obras Públicas.
Porcentaje de camiones del total del tránsito medio diario anual.	14% (2013)	23%	Estudio de tránsito Vice Ministerio de Obras Públicas.

(1) Estos indicadores se incluyen como forma de inferir la contribución que tendrán las inversiones en rehabilitación y mejora de tramos prioritarios del CPM en la integración física y la conectividad vial de El Salvador.

Resultados esperados del proyecto	Mejorar las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad del Corredor Pacífico Mesoamericano mediante la rehabilitación, mejora y ampliación de tramos prioritarios.					
Indicadores de resultados	Línea de base (2013)		Meta (2019)		Medio de verificación / comentarios	
Costo de operación vehicular en el tramo Sirama-Santa Rosa de Lima (US\$ constantes/vehículo-km).	Auto	0,28	Auto	0,27	Highway Development and Management (HDM-4). Vice Ministerio de Obras Públicas.	
	Pickup	0,36	Pickup	0,35		
	Microbus	0,61	Microbus	0,56		
	Bus	1,58	Bus	1,46		
	C2	0,42	C2	0,43		
	C3	0,82	C3	0,86		
	T3S2	1,16	T3S2	1,18		
	T2S3	1,22	T2S3	1,23		
Tiempo de viaje en el tramo Sirama-Santa Rosa de Lima (minutos por viaje por vehículo y promedio ponderado).	Auto	24,0	Auto	19,3	Estudio de Tránsito. Highway Development and Management (HDM-4). Vice Ministerio de Obras Públicas.	
	Pickup	24,0	Pickup	19,3		
	Microbus	24,6	Microbus	20,6		
	Bus	25,8	Bus	25,4		
	C2	24,7	C2	21,0		
	C3	27,3	C3	19,4		
	T3S2	24,3	T3S2	20,8		
	T2S3	24,4	T2S3	21,1		
Promedio ponderado	24,2	Promedio ponderado	19,9			
Número de fatalidades debidas a accidentes de tránsito por promedio de vehículos diarios.	Por definir antes de la ejecución del programa.		Por definir antes de la ejecución del programa.		Dirección de Tránsito de la Policía Nacional Civil.	

Productos esperados del proyecto								
Componente 1. Obras del CPM	Obras de ingeniería	Rehabilitación, mejoramiento y ampliación de tramos prioritarios del CPM.						
Indicadores de producto	Línea de base	2015	2016	2017	2018	2019	Meta acumulada (2019)	Medios de verificación / comentarios
Km del CPM rehabilitados por el programa (2).	0	0	0	0	0	27	27	Acta de recepción definitiva Sistema de Gestión Vial Vice Ministerio de Obras Públicas.

(2) Km rehabilitado: se define como los km de vía con pavimento deteriorado que es reemplazado por pavimento nuevo y que incluyen demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría, entre otros elementos de seguridad vial.

Componente 2. Administración del programa y estudios	Financiamiento operativo de la gestión, de la unidad ejecutora y de la firma gerenciadora, el fortalecimiento de los aspectos de monitoreo y evaluación del programa y del personal del VMOP y las auditorías.							
Indicadores de producto	Línea de base	2014	2015	2016	2017	2018	Meta acumulada (2019)	Medios de verificación/comentarios
Número de profesionales contratados de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP) para la gestión del programa.	0	6	0	0	0	0	6	Contratos de servicios profesionales. No objeción del BID. Vice Ministerio de Obras Públicas.
Número de informes de auditoría financiera con no objeción del BID.	0	1	1	1	1	1	6	Nota de recepción a conformidad. No Objeción BID. Vice Ministerio de Obras Públicas.

Indicadores de producto	Línea de base	2014	2015	2016	2017	2018	Meta acumulada (2019)	Medios de verificación/comentarios
Número de funcionarios capacitados en ingeniería vial.	0	0	20	20	20	0	60	Listado de participantes. Vice Ministerio de Obras Públicas.
Número de equipos de cómputo adquiridos.	0	6	0	0	0	0	6	Factura de compra (o acta entrega-recepción) Vice Ministerio de Obras Públicas.
Número de licencias de <i>software</i> para la gestión del programa adquiridos.	0	0	12	0	0	0	12	Factura de compra (o acta entrega-recepción) Vice Ministerio de Obras Públicas.
Número de vehículos adquiridos.	0	2	0	0	0	0	2	Factura de compra (o acta entrega-recepción) Vice Ministerio de Obras Públicas.
Número de restitutiones fotogramétricas adquiridas.	0	0	387	0	0	0	387	Factura de compra (o acta entrega-recepción) Vice Ministerio de Obras Públicas.

Nota general: Los indicadores de resultados y de los componentes relacionados se actualizarán conforme a la inclusión de cada una de las obras utilizando, además de los indicadores ya incluidos en la matriz, los siguientes indicadores:

- **Km del CPM mejorados por el programa.** Se define como los km de vía de tierra que son pavimentados y que incluyen demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría, entre otros elementos de seguridad vial.
- **Km del CPM ampliados por el programa.** Se define como los km de vía a los cuales se les incrementa el número de carriles.
- Número de familias reasentadas por la ampliación de la vía.
- Número de estudios de factibilidad y diseños de ingeniería disponibles para el llamado a licitación aprobados.

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País:	El Salvador
Nombre:	Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico Mesoamericano
Proyecto número:	ES-L1085
Ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU) a través de su Vice Ministerio de Obras Públicas (VMOP)
Preparado por:	Marco Alemán y Mario Castaneda (FMP/CES)

I. RESUMEN

- 1.1 Este informe se ha elaborado con base al contexto fiduciario del Organismo Ejecutor (OE) y las Políticas de Gestión Financiera y de Adquisiciones para proyectos financiados por Banco¹. Aquí se establecen los acuerdos y requisitos para la gestión financiera y de adquisiciones del programa concertados con el OE.
- 1.2 El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano a través de su Vice Ministerio de Obras Públicas (MOPTVDU-VMOP), constituirá una Unidad Ejecutora (UE), que dependerá directamente del vice ministerio. Inicialmente la UE del proyecto tendrá, entre otras; las siguientes funciones: i) realizar las adquisiciones del programa en coordinación con la Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional (UACI), la que es responsable de todas las adquisiciones (la UACI participa en las comisiones de licitación de los proyectos a cargo de la UE); ii) acompañamiento, seguimiento de la ejecución de los contratos de obra, autorización de liquidaciones, etc.; y iii) llevar registros y realizar el seguimiento del avance de las obras, así como de los costos de supervisión y construcción. En materia de gestión financiera, se aplicará la política sobre gestión financiera del Banco y de manera complementaria la normativa de aplicación general para el sector público. En materia de adquisiciones se utilizarán las políticas de adquisiciones establecidas en las Políticas GN-2349-9 y GN-2350-9. Asimismo, la UE articulará la ejecución del proyecto con la Unidad Financiera Institucional (UFI) que será la encargada de mantener los registros del proyecto y gestionar el manejo financiero de la operación.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 Los sistemas nacionales de gestión financiera y de adquisiciones, así como sus mecanismos de control interno y externo están bien definidos en la legislación salvadoreña. Por ley, ninguna suma puede comprometerse o abonarse sin el correspondiente crédito presupuestario aprobado por la Asamblea Legislativa. Mediante la Ley Orgánica de Administración Financiera del Estado (Ley AFI), se norma la gestión financiera del sector público y se adopta el Sistema de Administración Financiera Integrado (SAFI) que comprende los subsistemas de presupuesto, crédito público, tesorería y contabilidad gubernamental.

¹ OP-273-2 y OP-274-2 Política de Gestión Financiera y Guía Operacional, GN-2349-9, GN-2350-9 y OP-272-1 Políticas de Adquisiciones y su Guía Operacional.

- 2.2 Mediante la Ley AFI, se ha establecido en cada una de estas entidades de gobierno una Unidad Financiera Institucional (UFI) responsable de su gestión financiera; esta unidad depende directamente del titular de la institución correspondiente. La ley le asigna al Ministerio de Hacienda los aspectos normativos, en tanto se descentraliza la responsabilidad de las operaciones financieras en el proceso administrativo a las unidades ejecutoras (MOPTVDU-VMOP).
- 2.3 Las responsabilidades fiduciarias de la UFI se complementan con las respectivas Unidades de Auditoría Interna, así como de UACI en cada dependencia gubernamental. La Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública (LACAP); su Reglamento; Manuales y Directivas establecen la normativa en este campo. En lo que respecta a control externo, la Ley de la Corte de Cuentas de la República establece que esta institución es la encargada de fiscalizar la hacienda pública, aunque para esta operación en particular el control externo se encargará a una firma privada de auditoría independiente.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 El equipo fiduciario estimó que el riesgo global del programa asociado a la gestión financiera y de las adquisiciones es medio moderado con tendencia a riesgo bajo si se adoptan las acciones correspondientes. Los riesgos identificados y medidas de mitigación propuestas se resumen a continuación:

Tabla 1. Riesgos identificados y acciones de mitigación propuestas

Riesgos/debilidades	Acción preventiva/correctiva	Fecha para su cumplimiento
Retraso de la ejecución del préstamo por demoras en la elaboración de los diseños que no hacen parte de la muestra representativa del programa; que afecte el cumplimiento del Plan de Adquisiciones (PA) y Plan Operativo Anual (POA).	En el programa se está incluyendo recursos para el financiamiento de estudios de consultoría para evaluar la viabilidad institucional, técnica, económica y socioambiental, y los diseños de los proyectos ejecutivos de las obras. Adicionalmente la participación de una Firma Gerenciadora que prestara asistencia al ejecutor en los temas antes indicados contribuirá a mitigar el riesgo identificado.	La selección de la gerenciadora es condición previa para el primer desembolso.
Retraso en la ejecución de las obras por demoras en el pago de certificados a contratistas y/o supervisores.	En el componente administración del programa y estudios se han considerado los recursos para la conformación de una Unidad Ejecutora (UE) específica para el programa y una firma gerenciadora con las cuales se optimizaran los procesos de gestión y pagos correspondientes. Se recomienda reforzar las áreas fiduciarias (UFI-UACI) con personal adicional con experiencia y especializado.	La conformación de la unidad ejecutora y la selección de la gerenciadora es condición previa para el primer desembolso.
Probable debilidad en la gestión de los contratos de envergadura incluidos en el programa.	Funcionarios del ejecutor han recibido capacitación en gestión de proyectos bajo la metodología PMR4R que incluye herramientas para la adecuada gestión de los proyectos. Adicionalmente se está aprobando una Capacitación Técnica (CT), para continuar con la capacitación antes indicada; por lo que las personas que gestionen el proyecto recibirán capacitación al respecto.	Capacitación en PM4R al personal que tendrá a cargo la gestión del programa.

IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN ESTIPULACIONES ESPECIALES AL CONTRATO

- 4.1 Incluir en el contrato de préstamo los siguientes acuerdos y requisitos en las estipulaciones especiales: la puesta en vigencia del manual de operaciones del programa de conformidad con lo mencionado en el párrafo 3.5 del POD.

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 5.1 El programa contempla la contratación de obras, bienes y servicios y la contratación de consultores bajo el marco establecido en las Políticas GN-2349-9 y GN-2350-9, respectivamente. En el Plan de Adquisiciones del Programa (PA) se establecerán las adquisiciones a ser efectuadas durante el plazo restante de ejecución y el mismo será acordado entre el organismo ejecutor y el Banco. Las adquisiciones se realizarán conforme a los métodos de licitación y rangos establecidos en el PA. El PA contendrá: i) los contratos por modalidad de adquisición; ii) los métodos propuestos para las contrataciones; y iii) los procedimientos aplicados por el Banco para el examen de los métodos de contratación. El OE deberá actualizar dicho PA anualmente, coincidiendo con las evaluaciones anuales previstas y antes del fin de cada año calendario, junto con el Plan Operativo Anual (POA), o cuando se presenten cambios sustanciales, cubriendo los 12 meses siguientes del período de ejecución del proyecto. Cualquier propuesta de cambio y/o revisión del PA deberá ser presentada al Banco para su no objeción. La responsabilidad de aprobación del PA y de mantenerlo actualizado durante el plazo de ejecución del programa es del jefe de equipo de proyecto, con el apoyo del especialista de adquisiciones.
- 5.2 **Contratación de obras, bienes o servicios diferentes a consultoría.** Para la contratación de obras y servicios diferentes de consultoría y la adquisición de bienes, se podrá utilizar cualquiera de los métodos descritos en las políticas de adquisiciones, siempre que dicho método haya sido identificado para la respectiva adquisición o contratación en el PA acordado con el Banco.
- 5.3 El umbral que determina el uso de la Licitación Pública Internacional² (LPI), será puesto a disposición del OE, en la página www.iadb.org/procurement. Por debajo de dicho umbral, el método de selección se determinará de acuerdo con la complejidad y características de la adquisición o contratación, lo cual deberá reflejarse en el PA.
- 5.4 **Contratación de servicios de consultoría.** Para la selección y contratación de servicios de consultoría, se podrá utilizar cualquiera de los métodos descritos en las políticas de consultores, siempre que dicho método haya sido identificado para la respectiva contratación en el PA.
- 5.5 El umbral que determina la integración de la lista corta con consultores internacionales³ será puesto a disposición del OE, en la página www.iadb.org/procurement. Por debajo de dicho umbral, la lista corta puede estar íntegramente compuesta por consultores nacionales del país del prestatario.

² En obras actualmente, el umbral para LPI es aplicable para montos iguales o superiores a US\$5 millones y para bienes y servicios diferentes de LPI es aplicable para montos iguales o superiores US\$250 millones.

³ Actualmente en contratación de firmas consultoras el umbral es para montos iguales o superiores a US\$200 millones para montos inferiores al indicado la lista corta podrá estar conformada en su totalidad por firmas consultoras nacionales.

- 5.6 **Plan de adquisiciones inicial.** El PA inicial está incluido en el Documento de Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) como un anexo del referido documento. Adicionalmente se utilizará el sistema informático SEPA para la planificación y monitoreo de las adquisiciones financiadas con recursos del préstamo.
- 5.7 **Adquisiciones anticipadas/financiamiento retroactivo.** Para este proyecto no hay adquisiciones anticipadas planeadas y/o contratos asociados.
- 5.8 **Preferencia nacional:** No aplica.

1. Adquisiciones principales

Tabla 2. Adquisiciones principales

Obras	Presupuesto referencial en US\$ miles	Tipo de proceso	Tipo de supervisión
Mejoramiento del tramo Sirama - desvío Santa Rosa de Lima	32.000	LPI	<i>ex-ante</i>
Ampliación tramo Corredor Pacífico Mesoamérica.	35.000	LPI	<i>ex-ante</i>
Camino tramo Corredor Pacífico	33.000	LPI	<i>ex-ante</i>

Servicios de Consultoría	Presupuesto referencial en US\$ miles	Método de selección	Tipo de supervisión
Supervisión del mejoramiento del tramo Sirama - desvío Santa Rosa de Lima	2.400	SBCC	<i>ex-ante</i>
Supervisión del ampliación tramo de corredor	5.000	SBCC	<i>ex-ante</i>
Contratación de servicios de apoyo a la gestión del programa (gerenciamiento) (48 meses)	3.000	SBCC	<i>ex-ante</i>

2. Supervisión de adquisiciones

- 5.9 El Banco efectuará revisiones *ex-post* de las adquisiciones al menos una vez al año. La frecuencia de las revisiones *ex-post* y los umbrales establecidos para la revisión *ex-ante* de los contratos son consistentes con la evaluación de capacidad efectuada. Estos umbrales y la frecuencia de las revisiones *ex-post* podrán ajustarse, como parte de las actualizaciones y revisiones del plan de adquisiciones, de acuerdo con el desempeño del OE y el avance en la adopción de las medidas correctivas descritas. Los procedimientos aplicables para cada tipo de adquisición, son en conformidad con las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9). La supervisión por parte del Banco de las adquisiciones de bienes y obras y las contrataciones de servicios de consultoría que se realicen con recursos del programa, se llevarán a cabo de acuerdo al PA, Apéndice I de GN-2349-9 y GN-2350-9 y conforme a lo estipulado en el siguiente cuadro:

Tabla 3. Procedimientos de adquisiciones

Categoría de inversión	Procedimiento de adquisición	Tipo de revisión
Obras	Licitación Pública Internacional (LPI) Montos igual o mayor a US\$5 Millones	<i>ex-ante</i>
	Contratación Directa	<i>ex-ante</i>
Bienes y servicios de no consultoría	Licitación Pública Internacional (LPI) Montos igual o mayor a US\$250 Mil	<i>ex-ante</i>
	Contratación Directa	<i>ex-ante</i>
Servicios de consultoría firmas consultoras	Lista corta con amplia participación geográfica Montos igual o mayor a US\$200 Mil	<i>ex-ante</i>
	Selección Directa	<i>ex-ante</i>

- 5.10 **Registros y archivos.** Es necesario establecer y mantener en las unidades de adquisiciones un sistema de archivo único, donde estén debidamente identificados todos los procesos de adquisiciones y que toda la documentación de cada una de las etapas del proceso se archiven en un solo expediente. Asimismo, habilitar un local físico para resguardar todos los archivos y que los mismos cuenten con la seguridad necesaria. El jefe de la UACI será responsable de mantener y custodiar esos archivos y registros del proyecto. Para el proceso de la preparación y archivo de los reportes se deben utilizar los formatos que serán descritos en el manual operativo ya referido.

VI. ACUERDOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA

- 6.1 **Programación y presupuesto.** Se utiliza el sistema de país. El MOPTVDU-VMOP gestionará anualmente una asignación presupuestaria que identifique claramente el programa, con los créditos presupuestarios suficientes para cubrir los compromisos de la ejecución de cada año. El presupuesto incluirá la desagregación necesaria para cada uno de los componentes del programa asignando líneas presupuestarias de trabajo, a fin de facilitar el monitoreo periódico de las sumas comprometidas y devengadas por cada componente, como medida de la ejecución del programa.
- 6.2 Es oportuno mencionar que se ha observado que en la mayoría de proyectos financiados por el Banco, el techo de la asignación presupuestaria anual está siendo interpretado como un límite a los compromisos (que pueden trascender al siguiente ejercicio fiscal) en lugar de un techo de gastos, lo cual está afectando la capacidad de movilizar los recursos de los préstamos. El Banco ha realizado gestiones en diferentes vías para encontrar un enfoque de la gestión presupuestaria más favorable a los proyectos de inversión. Para mejorar la gestión presupuestaria y que los techos presupuestarios sean interpretados homogéneamente como un techo de gasto ya que los compromisos con cargo al programa están garantizados por el financiamiento del Banco, el Ministerio de Hacienda ha incluido un Artículo para tal propósito en la Ley de Presupuesto del 2014 que garantiza esta interpretación.
- 6.3 **Desembolsos y flujo de caja.** Se utiliza el subsistema de tesorería del país para la gestión de los desembolsos. El MOPTVDU-VMOP mantendrá una cuenta especial en el Banco Central de Reserva, así como una cuenta operacional designada en un banco comercial⁴ desde donde se realizarán los pagos a proveedores y contratistas, apoyándose en el subsistema de tesorería del SAFI; ambas cuentas operarán de manera exclusiva para el programa. De conformidad con lo establecido en la Política del Banco sobre Gestión Financiera (OP-273-2), se realizarán desembolsos sobre la base de las necesidades de liquidez, para lo cual el MOPTVDU-VMOP preparará un plan financiero, que servirá de base para los anticipos u otra modalidad de desembolso que se estime apropiada. Este mecanismo se revisará y ajustará en la medida que el Ministerio de Hacienda implemente la Cuenta Única del Tesoro (CUT) en la entidad ejecutora.
- 6.4 **Control interno.** Aplican las normas técnicas de control interno emitidas por la Corte de Cuentas de la República⁵. Un control previo importante contempla la revisión por parte

⁴ Este esquema se mantendrá a menos que el GdES implemente una cuenta única en materia de pagos.

⁵ En El Salvador, la legislación la establece la responsabilidad del servidor público en el desempeño de sus funciones, de manera que los casos de incumplimiento pueden generar procesos judiciales contra el funcionario. Título III 'Responsabilidad para la función pública', artículos 52 - 61 de la Ley de la Corte de Cuentas.

del área de presupuesto de la UFI, de la programación anual de adquisiciones y contrataciones con los recursos asignados en el presupuesto respectivo. En una segunda etapa, el área de presupuesto efectúa el compromiso presupuestario mediante un registro en SAFI. Previo a efectuar el pago de las obligaciones contraídas, hay un nuevo control sobre el registro contable del devengado del egreso. El registro contable del pago de la obligación se realiza inmediatamente después de la entrega del cheque o abono a la cuenta del beneficiario.

- 6.5 **Auditoría interna.** El MOPTVDU-VMOP cuenta con una unidad de auditoría interna, pero con recursos limitados. En la medida de sus posibilidades, se espera la unidad de auditoría interna incluya en su planificación anual la revisión de la ejecución del programa.
- 6.6 **Control externo e informes.** El control externo del programa se encargará a una firma de auditores independientes aceptable al Banco. La contratación quedará a cargo de MOPTVDU-VMOP, debiendo realizarse mediante concurso, siguiendo los lineamientos establecidos en la Guía AF-200 del Banco. Los términos de referencia deberán ser acordados previamente con el Banco; este proceso de contratación será revisado de manera *ex-ante*. Los estados financieros anuales se prepararán de conformidad con la Guía de Informes Financieros y Auditoría del Banco.
- 6.7 **Supervisión.** Para el monitoreo financiero del programa, se utilizarán los informes financieros (no auditados) producidos por la aplicación institucional (SAFI), y la desagregación necesaria se detallará en las notas correspondientes e información financiera complementaria. Preliminarmente, estos informes se requerirán trimestralmente pudiendo ajustarse la frecuencia posteriormente. Se estima que estos informes trimestrales podrían presentarse no más tarde de 45 días luego de cada cierre calendario trimestral. Las notas explicativas de la información financiera se diseñarán de manera que sean consistentes con la política y herramientas de monitoreo del Banco. Estos informes deberán evidenciar el progreso en la ejecución de las actividades establecidas en el Plan de Ejecución del Plurianual del Proyecto (PEP) y el correspondiente plan financiero.
- 6.8 En el primer semestre de ejecución se realizarán revisiones *in situ* de la información financiera presentada, contrastándola contra la planificación. Se reevaluarán los riesgos fiduciarios y se determinará si se hace necesaria mayor supervisión *in situ* versus revisiones de escritorio.
- 6.9 **Mecanismo de ejecución.** El mecanismo de ejecución será centralizado. El MOPTVDU-VMOP se asegurará de que se preparen y mantengan actualizados los documentos de planificación operativa anual e informes periódicos de avance, así como las estimaciones de fondos para la preparación de planes de desembolsos y la actualización de los instrumentos de gestión y monitoreo del programa (PEP, PA y plan financiero).
- 6.10 **Manual operativo.** Los aspectos presentados en estos acuerdos y requisitos fiduciarios serán desarrollados con detalle en un manual operativo, el cual requerirá el visto bueno de los suscritos especialistas fiduciarios.

Referencias:

Análisis de Capacidad Institucional:

[IDBDOCS-#38081570-MOPTVDU - Análisis de Capacidad Institucional bajo la metodología SECI.](#)

[IDBDOCS-#38081585-MOPTVDU - ES-L1085 - Matrices de Análisis de Capacidad Institucional bajo la metodología SECI.](#)