

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

EL SALVADOR

**PROGRAMA DE FACILITACIÓN COMERCIAL Y MODERNIZACIÓN DE
OPERACIÓN PORTUARIA
(ES-L1157)**

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Pablo Pereira (INT/TIN), Jefe de Equipo; Jose Rodrigo Rendon Rodriguez (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Fernando Ocampo, Krista Lucenti, Angela Dorantes, Erick Mendez (INT/TIN); Yasmin Esteves (INT/INT); Pablo Guerrero (INE/TSP); Alejandro Sorto (CID/CES); Roberto Miranda (VPC/CID); Luis Mora (CSD/CCS); Alfred Grunwaldt (CSD/CCS); Julia Miguez y Alessandro Farinaccio (VPS/ESG); Mónica Lugo (LEG/SGO); Miriam Patricia Toriz y Juan Carlos Lazo (FMP/CES).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO

EL SALVADOR

I. DATOS BÁSICOS

| | | | |
|---|---|----------------------------|---------------|
| Nombre del Proyecto: | Programa de Facilitación Comercial y Modernización de Operación Portuaria | | |
| Número de Proyecto: | ES-L1157 | | |
| Equipo de Proyecto: | Pablo Pereira (INT/TIN), Jefe de Equipo; Jose Rodrigo Rendon Rodriguez (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Fernando Ocampo, Krista Lucenti, Angela Dorantes, Erick Mendez (INT/TIN); Yasmin Esteves (INT/INT); Pablo Guerrero (INE/TSP); Alejandro Sorto (CID/CES); Roberto Miranda (VPC/CID); Luis Mora (CSD/CCS); Alfred Grunwaldt (CSD/CCS); Julia Miguez y Alessandro Farinaccio (VPS/ESG); Mónica Lugo (LEG/SGO); Miriam Patricia Toriz y Juan Carlos Lazo (FMP/CES). | | |
| Prestatario: | República de El Salvador | | |
| Organismo Co-Ejecutor y coordinador: | Ministerio de Economía (MINEC) | | |
| Organismo co-Ejecutor | Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) | | |
| Plan Financiero: | BID (Capital Ordinario): | US\$ | 72.000.000,00 |
| | Total: | US\$ | 72.000.000,00 |
| Salvaguardias: | Políticas activadas: | NDAS: 1, 2, 3, 4, 8, 9, 10 | |
| | Clasificación: | B | |

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 El Salvador es una economía pequeña, abierta y dependiente del desempeño económico de sus principales socios comerciales y las remesas. Actualmente se recupera de los efectos de la pandemia de COVID-19 y shocks externos¹, esperándose un crecimiento económico de 2,8% del Producto Interno Bruto (PIB) para 2022² y que se mantenga por debajo del 2% en 2023-2024 ante un contexto interno y mundial adversos³. En particular, las secuelas de la crisis del COVID-19 (elevada inflación, deterioro fiscal, endeudamiento público) y el aumento del déficit de balanza comercial (ocasionado entre otros por el aumento de los precios

¹ La pandemia generó una contracción económica de 8;2% del PBI (2020) tras un prolongado período de estricta cuarentena. Frente al incremento del gasto público, la deuda pública incrementó del 70,2% al 88,1% del PIB (2020). A pesar de ser uno de los países con mayor densidad poblacional de América Latina, el país tuvo una de las tasas más bajas de infecciones y muertes reportadas por COVID-19 y una tasa de vacunación relativamente alta.

² [Banco Central de Reserva, BCR.](#)

³ [REO. Fondo Monetario Internacional \(FMI\) 2022.](#)

internacionales del petróleo) son factores de riesgo⁴ que podrían restringir el crecimiento futuro (FMI, 2022).

- 2.2 En 2022, el comercio global fue afectado por múltiples shocks⁵. El volumen del comercio mundial de mercancías creció un 3,5% en 2022, pero se prevé una fuerte desaceleración en 2023 debido a la coyuntura que enfrenta la economía mundial. No obstante, esta deceleración, el proceso de reordenamiento de las cadenas de suministro globales ofrece oportunidades interesantes para los países de la región; aunque se estima que los beneficios serían a más largo plazo⁶. Por eso, una política comercial abierta y una reducción de costos de comercio puede mitigar los riesgos que la economía global podría traer y acelerar la inserción de empresas en el comercio exterior.
- 2.3 Este contexto resalta la importancia de acelerar la inserción de El Salvador en el comercio internacional para atender desafíos al desarrollo⁷ y sostener su crecimiento económico futuro⁸. El comercio de bienes y servicios es una fuente fundamental de generación de empleo⁹ ([BCR 2019](#)) y un dinamizador de los flujos de inversión extranjera directa¹⁰. El país cuenta con un potencial exportador importante que puede coadyuvar a la diversificación de la matriz productiva ([BCR 2021](#)). Los avances en la facilitación comercial y la reducción de costos de transporte fortalecerían la inserción internacional del país¹¹ y su integración regional, especialmente ante potenciales oportunidades de participación en eslabones de las cadenas globales o regionales de valor¹² ¹³ ([BID 2021](#)) y la internacionalización de las PYMES ([CEPAL, 2021](#)). Las exportaciones de bienes

⁴ Al cierre del año 2022, la inflación interanual fue de 7,3% y la deuda pública se espera alcance el 80% del PIB debido al rebote post pandémico y recompra parcial de bonos 2023 – 2025. El déficit fiscal se proyecta en un 4,7% del PIB (promedio 2016-19 del 2,8% del PIB) producto del incremento de pago de intereses y prórroga de subsidios. El déficit de la balanza comercial se estima con un cierre histórico cercano al 27% del PIB, su magnitud más alta desde 2008.

⁵ Particularmente la guerra en Ucrania, la política de cero COVID-19 en China y su efecto en la escasez de bienes, así como una política monetaria enfocada en la reducción de la inflación. Ver [Perspectivas del Comercio](#), Organización Mundial del Comercio, octubre 2022.

⁶ Mesquita Moreira et al. (Diciembre 2022). [The Reorganization of Global Value Chains: What's in it for Latin America and the Caribbean? \(iadb.org\)](#).

⁷ Ver retos al desarrollo del país ([CDC 2019](#)). Se identifica como prioritario cerrar la brecha de infraestructura para reducir costos y tiempos logísticos y ampliar oportunidades productivas para expandir las exportaciones y aprovechar una mejor inserción en mercados internacionales. Se concluye que la agenda de facilitación comercial es crucial para mejorar la competitividad internacional e incrementar el comercio intrarregional.

⁸ Otros estudios muestran que la facilitación comercial es clave para el crecimiento de Centroamérica (BM, 2021), jugando las exportaciones intrarregionales un rol contra cíclico importante durante la pandemia de COVID-19 (BID 2022). Nótese que las exportaciones e importaciones representan el 84% del PIB de El Salvador (promedio del PIB para: LAC 55% y Centroamérica 70,4%, BM 2021).

⁹ El empleo que depende directa o indirectamente del comercio exterior asciende al 17,4%, posicionando al comercio como una importante fuente de generación de empleo en el país

¹⁰ Alrededor de US\$421 millones entre 2017-2020 (Deloitte 2021).

¹¹ Se destaca el hecho de que El Salvador es una economía dolarizada. En ausencia de herramientas de política monetaria, la reducción de costos logísticos es fundamental para la facilitación del comercio.

¹² Se estima que esta integración podría generar un incremento potencial de exportaciones para El Salvador por US\$1.050 millones sólo en bienes (BID 2022).

¹³ Estudios del Banco demuestran que progresos en facilitación del comercio son también una precondition para la inserción del país en cadenas globales y/o regionales de valor (GN-3038).

y servicios sólo representan el 29,5% del PIB¹⁴ con amplio potencial de aumentar y diversificarse por productos y destinos¹⁵. Incrementar las exportaciones será importante para la reactivación económica y reconversión productiva¹⁶.

- 2.4 Si embargo, El Salvador se ubica en el ranking 101 de 160 países del indicador de Desempeño Logístico ([BM 2018](#)) y 103 de 141 del índice de competitividad del Foro Económico Mundial (WEF 2019), con importantes rezagos en eficiencia en servicios portuarios (# 96), en procesos aduaneros fronterizos (#115) y en materia de conectividad portuaria (#87). La eficiencia en la operación del Puerto de Acajutla y la conectividad que ofrece al comercio del país de servicios marítimos es baja¹⁷. Así, Acajutla figura en el ranking #271 de #362 del Container Port Performance Index del Banco Mundial, 2021¹⁸).
- 2.5 En este sentido, mejorar el transporte y la logística de carga es fundamental para incrementar la inserción en el comercio mundial¹⁹. El Puerto de Acajutla es la interfase de transporte de carga y logística más importante para el país por su conexión con los mercados internacionales²⁰ y su relevancia para el transporte marítimo de carga a granel (cereales, combustible y azúcar, entre otros) y contenerizada. El puerto es administrado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma ([CEPA](#)²¹), siguiendo el modelo *Public Service Port* (gestión y operación por parte del Estado²²). Dentro de las oportunidades de mejora identificadas se encuentran los actuales circuitos de operación portuaria para racionalizar en número y ubicación los elementos de control de acceso existentes²³, mejoras en el esquema de vialidad de acceso para reducir interferencias con la movilidad urbana²⁴. La baja eficiencia de la operación portuaria es el resultado de la capacidad de Acajutla que está al límite y representa la mayor limitación para el futuro desarrollo del puerto²⁵. En tanto, la falta de soluciones tecnológicas para facilitar los trámites de comercio exterior impacta el potencial aprovechamiento de

¹⁴ Inferior al nivel de países de mayor o igual nivel de desarrollo como México (40,4%), Costa Rica (36,1%), Nicaragua (46,8%), Honduras (38,5%) ([BM 2021](#)).

¹⁵ El BCR ha estimado que el potencial sin realizar permitiría subir las exportaciones en un 55,2% (valor) ([BCR 2021](#)).

¹⁶ Ver “Desatando el potencial de crecimiento en El Salvador”, Banco Mundial 2022. El Capítulo 6 en particular plantea la importancia de incrementar y diversificar las exportaciones.

¹⁷ [United Nations Conference on Trade and Development \(UNCTAD\), 2021](#).

¹⁸ Puerto Quetzal (Guatemala), por ejemplo, figura en el ranking # 110 de dicho Índice.

¹⁹ [BID 2021](#).

²⁰ Por ello, la modernización del puerto se ha definido como uno de los ejes centrales en el marco del [Plan Cuscatlán](#).

²¹ La Ley Orgánica de CEPA establece su creación como Institución de Derecho Público con carácter autónomo y personalidad jurídica. Es responsable de su gestión y se relacionará con el Órgano Ejecutivo a través del Ramo de Obras Públicas. Prepara anualmente los proyectos de Presupuesto y sistema de salarios de sus varias empresas y los somete a la consideración del Ministerio de Obras Públicas, a fin de que el Órgano Ejecutivo en el Ramo de Hacienda los presente, junto con el Presupuesto General de la Nación, para su aprobación por el Órgano Legislativo. (Art.1, 5, 26).

²² Dicho modelo ha ido desapareciendo en el mundo frente a modelos más flexibles que pueden incluir la participación del sector privado, con diferentes grados de implicación según la política portuaria de cada país.

²³ Debido al incremento de puestos de escáner, los tiempos de tránsito de muelle a patio han pasado de 9 a 11,5 minutos ([CEIP 2019](#)).

²⁴ Diariamente, se estima que el puerto recibe 333 camiones, los cuales tienen un tiempo promedio de acceso de 30 minutos y no existe un sistema de citas para la gestión ordenada de camiones ([CEIP 2019](#)).

²⁵ El Puerto de Acajutla presenta saturaciones del 94,7%, 112,3 % y 117,7% para la carga contenerizada, en granel y líquidos, respectivamente, ([CEIP 2019](#)).

las oportunidades futuras de una mayor inserción en las cadenas regionales y globales de valor y de una expansión del comercio exterior

- 2.6 Adicionalmente, atender rezagos respecto a compromisos del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) es prioritario, en áreas clave como gestión de riesgos, ventanillas únicas, digitalización²⁶ y cooperación aduanera ([BID 2021](#)). La plena aplicación de dicho Acuerdo podría reducir los costos comerciales un 15,5% en Centroamérica, incrementar el comercio intrarregional un 61% y del PIB en un 4,3% para el 2030 ([Banco Mundial \(BM\) 2021](#)). La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos ([OCDE](#)) identifica tres áreas de reforma para El Salvador: (i) la provisión de información adecuada y centralizada sobre regulación comercial; (ii) progresos en la simplificación, automatización y digitalización de documentación –procesos comerciales; y (iii) avances en declaraciones anticipadas de mercancías y expansión del uso de controles ex post y auditorías²⁷.
- 2.7 Al mismo tiempo, el [Plan Nacional de Adaptación](#) del país indica que, a lo largo de la historia, El Salvador ha sufrido el impacto de diferentes eventos climáticos, que incluyen tanto lluvias extremas y ciclones tropicales, como sequías prolongadas, dejando elevadas pérdidas y daños, comprometiendo el desarrollo económico y social del país. Es de esperarse que con el cambio climático muchas de estas amenazas se vean exacerbadas, afectando no solamente importantes ecosistemas, sino también asentamientos humanos e infraestructura crítica del país.
- 2.8 En base a la experiencia del Banco y diálogo con el GOES, se determinan oportunidades de mejora para la inserción en el comercio mundial, entre otras, en las siguientes áreas:

A) Infraestructura, gestión y flujo de carga en Puerto Acajutla: El [Puerto de Acajutla](#) canaliza en promedio el 52% del volumen total de exportaciones e importaciones del país²⁸ y tiene desafíos en la operación intra-portuaria, logística terrestre y gestión integral de su área funcional. De acuerdo con estudios recientes del BID, el puerto debe modernizar su esquema de operación²⁹ ya que ésta, no es sostenible por la limitada capacidad de la infraestructura existente para atender la creciente demanda y por la necesidad de alcanzar niveles de eficiencia comparables con los puertos competidores³⁰. Se identifican estrangulamientos en los flujos de entrada y salida al recinto portuario, deficiencias de infraestructura de recepción –despacho de carga, prácticas operativas y de gestión sub-óptimas, congestiones en los espacios portuarios produciendo demoras en la gestión de cargas y sobrecostos logísticos. Los tiempos de carga y descarga de buques y el

²⁶ La [Encuesta Global de Facilitación Comercial Digital y Sustentable de Naciones Unidas](#) muestra que El Salvador solo ha alcanzado una tasa de implementación del 70% en esta área, siendo el promedio para América Latina del 80%.

²⁷ Los distintos componentes del Programa buscarán atender estas dimensiones prioritarias.

²⁸ El modo marítimo maneja alrededor de 6.46 millones de toneladas/año (99.7% por Acajutla), mientras que el modo terrestre moviliza el 47.1% (5.85 millones toneladas) y el aéreo un 0.7% (38.000 toneladas), promedio 2002 – 2019 en base a datos de la DGA.

²⁹ [BID 2019](#).

³⁰ [BID 2020](#).

tiempo de permanencia de contenedores en el puerto son elevados³¹, generando presiones de capacidad y externalidades negativas. El puerto fue proyectado como un puerto multipropósito, con un diseño 'off shore' típico de los que operan con cargas a granel y vinculándose a tierra mediante un viaducto (para vehículos y para la cinta transportadora). Esta configuración afecta la eficiencia y productividad de Acajutla.

B) Simplificación – digitalización de trámites de comercio exterior: alrededor de 17 instituciones públicas presentan información de comercio exterior en sus sitios web, no siempre actualizada, afectando la certeza de los operadores sobre los trámites previos a la importación, exportación o tránsito internacional de mercancías. Esta dispersión afecta de manera particular a las pequeñas y medianas empresas (PYMES), las cuales requieren de herramientas con servicios dedicados para su internacionalización. El Salvador también debe avanzar en una mayor digitalización de servicios vinculados al comercio exterior³², fortaleciendo la CIEX vía la integración de más servicios y una mayor interoperabilidad con distintas instituciones públicas. Se requiere integrar al CIEX una ventanilla única marítima, promover el comercio digital transfronterizo, potenciar las exportaciones PYMES y el manejo de mercancías restringidas, entre otros. Integrar la emisión – pago electrónico de permisos y su transmisión a DGA, CEPA y la Plataforma Digital de Comercio Centroamericana ([PDCC](#)) también permitirá avanzar en la simplificación y digitalización del comercio exterior.

C) Automatización del control aduanero: El Salvador debe profundizar la transformación digital de la DGA para facilitar el comercio e integración regional³³, fortaleciendo la interoperabilidad de su sistema transaccional de comercio exterior con distintas instituciones nacionales y/o regionales, la trazabilidad de mercancías y la implementación de sistemas de control y gestión de riesgos más eficientes con uso de data y algoritmos de inteligencia artificial. Estos permitirán alinear al país frente a iniciativas regionales (e.g. PDCC), potenciar la [integración profunda](#) con Guatemala y Honduras vía la automatización de las declaraciones anticipadas de mercancías³⁴ y mejorar la fiscalización aduanera.

2.9 El Gobierno de El Salvador (GOES) está ejecutando políticas públicas para propiciar un mejor clima de negocios con miras a facilitar el comercio y la atracción

³¹ Según CEPA los contenedores pueden permanecer en Acajutla entre 8-10 días (productos de exportación secos) y 6,91 días (productos de exportación refrigerados). El tiempo que el contenedor permanece en el Puerto es un indicador tradicional de eficiencia y productividad. Reducir los mismos y mejorar su predictibilidad es vital para mejorar la operación portuaria. Por ejemplo, Argentina reporta un tiempo promedio en Puerto de 1.46 días (1.104 buques), mientras Panamá o Colombia 0.66 y 0.6 días respectivamente (ver [Assessment of Port Efficiency within Latin América](#), 2022).

³² Aunque el CIEX ha logrado avances importantes en los servicios electrónicos brindados al comercio exterior (ej. autorización de documentos aduaneros de exportación en 37 segundos), distintos trámites requieren revisión y validación de funcionarios ubicados en el BCR y/o acciones de agencias del Gobierno (ej. visado de productos controlados o permiso ambiental de importación) con tiempos de atención que van de 8 a 24-72 horas hábiles.

³³ Estimaciones recientes de la DGA (Mayo – octubre 2022) muestran que los tiempos de despacho en puestos fronterizos claves como La Hachadura (concentra el 25% de las operaciones procesadas) rondan las 10.16 horas para exportación y 14.5 horas para importación.

³⁴ Nótese que a fines de agosto de 2022 El Salvador y Guatemala acordaron la Declaración anticipada obligatoria de mercancías (DUCA-F) en el puesto fronterizo de La Hachadura. Esto ha permitido la reducción de tiempos de despacho en un 85% según datos de la DGA para exportaciones (de 10.16 a 1.64 horas).

de inversiones. La agenda de facilitación comercial se encuentra en el centro de la estrategia de desarrollo del GOES³⁵, promoviendo la simplificación de trámites, la automatización de procesos, la adopción de soluciones digitales y la mejora de infraestructura junto a progresos en la integración regional.

- 2.10 Diversas instituciones públicas juegan un rol central en el impulso a la agenda de facilitación comercial. En 2019 se relanzó el Comité Nacional de Facilitación del Comercio ([CNFC](#)), liderado por el Ministerio de Economía (MINEC), promoviéndose una renovada coordinación público – privada³⁶ y avances a través de Planes Anuales de Acción³⁷ con la participación de instituciones claves como la Dirección General de Aduanas (DGA), el Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones (CIEX), la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), entre otras, responsables de implementar las acciones acordadas.
- 2.11 **Objetivos:** el objetivo general es acelerar la inserción internacional de El Salvador en el comercio mundial a través de mejoras de facilitación comercial y de eficiencia en la operación portuaria. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de operaciones del Puerto de Acajutla; (ii) simplificar y automatizar los trámites para el comercio exterior; (iii) mejorar la eficiencia del control aduanero en puestos fronterizos.
- 2.12 **Componente I: Mejora a la operación portuaria³⁸ (hasta US\$44,5M).** Para mejorar la eficiencia y gestión operativa del Puerto de Acajutla, se financiará : (i) la modernización de accesos terrestres y construcción de infraestructura física resiliente al clima, así como la dotación de maquinaria y equipos complementarios que impacte positivamente en las operación sostenible del Puerto; (ii) fortalecimiento de capacidades y gestión corporativa de CEPA; (iii) estudios de factibilidad técnica, económica, social, ambiental para proyectos de participación privada y proyectos de desarrollo logísticos, incluyendo una zona extra-portuaria (Puerto Seco) en el Puerto de Acajutla; y (iv) apoyo al proceso de digitalización de actividades de transporte, logística y operación portuaria.
- 2.13 **Componente II: Ecosistema digital moderno y transparente de comercio exterior (hasta US\$15M).** Para modernizar servicios vinculados al comercio exterior, se financiará: (i) el desarrollo de un portal único de comercio exterior que integre las plataformas existentes de información, con módulos de aprendizaje auto-gestionados y de apoyo a la internacionalización de las PYMES con enfoque de género³⁹; (ii) mejora al actual sistema CIEX en la funcionalidad de autorización

³⁵ Ver [Política de Comercio e Inversiones de El Salvador 2020 -2050](#) (Enero, 2021).

³⁶ Sectores productivos representados por la Comisión Intergremial para la facilitación del comercio – CIFACIL

³⁷ Hasta la fecha este Consejo ha aprobado y ejecutado tres Planes de Acción (2020, 2021 y 2022), reportándose altos grados de ejecución.

³⁸ Dadas las condiciones del puerto bajo operación pública, durante la preparación del Programa el Equipo de Proyecto iniciará un proceso de diálogo con CEPA para orientar en potenciales oportunidades de incorporación del sector privado en coordinación con la Unidad de Asociación Publico-Privada (APP) del Banco.

³⁹ Las PYMES representan el 78.2% de los exportadores en El Salvador (BCR, 2022). La última encuesta sobre MIPYMES arroja que el 61.54% de estas firmas son propiedad de mujeres (CONAPYME, 2018). Se buscará reducir brechas de información y provisión de herramientas para facilitar las exportaciones de PYMES lideradas por mujeres ([OMC, Plan de Acción 2021-2026](#)). Se buscará el apoyo de GDI para la respectiva alineación.

y permisos; integrando a otras agencias vinculadas a los procesos de permisos y trámites para exportación, importación y tránsito de mercancías y programando los tramos de interoperabilidad a nivel nacional y regional.

- 2.14 **Componente III: Mejora de la digitalización del control aduanero (hasta US\$10M).** Para facilitar el comercio exterior, se financiará⁴⁰: (i) modernización del sistema de operaciones aduaneras de la DGA para agilizar el proceso de despacho, el control vehicular y la mejora de servicios al usuario; (ii) mejoras al sistema de control y gestión de medios de transporte; (iii) equipamiento para centro de datos de la DGA para asegurar continuidad operativa del comercio; (iv) desarrollo e implementación de un sistema de gestión de riesgos para mejorar el control; (v) mejorar la interconexión de los sistemas nacionales y regionales.
- 2.15 **Gestión y administración (hasta US\$2,5M).** Se financiará los gastos de gestión y administración del programa, auditorías, evaluaciones y contingencias de conformidad a las políticas y procedimientos del Banco.
- 2.16 **Alineamiento al Acuerdo de Paris.** De acuerdo con el [marco de evaluación conjunto de los Bancos Multilaterales para el alineamiento de operaciones](#) al Acuerdo de Paris, el programa es totalmente compatible con las metas de adaptación y mitigación del Acuerdo de Paris.
- 2.17 **Beneficiarios:** 34.500 usuarios mensuales del CIEX (13.600 de exportación, 20.900 de importación, CIEX, 2022) mediante una mayor automatización de trámites de comercio exterior; 2.453 exportadores activos y 6.938 importadores y transportistas que se beneficiarán de la mejora operativa del Puerto de Acajutla y la optimización -transformación digital de los procesos de comercio exterior.
- 2.18 **Resultados Esperados:** (i) reducción del tiempo de despacho de mercancías en el puerto y en puestos fronterizos terrestres; (ii) incremento del número de procesos operativos y administrativos relacionados al comercio exterior automatizados en la CIEX; (iii) incremento del número usuarios públicos y privados de la CIEX; y (iv) incremento del número de permisos, trámites o autorizaciones que las entidades públicas tramitan interoperando a través de soluciones digitales.
- 2.19 **Alineación Estratégica:** el Programa se alinea con: La Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (AB-3190-2) con los objetivos de “Productividad e Innovación” y de “Integración económica” junto a los temas transversales de “Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático”, “Igualdad de Género” y “Capacidad Institucional y Estado de Derecho”; Estrategia del Banco con El Salvador 2021-2024 (GN-3046-1) en el área prioritaria de revitalizar y reestructurar la producción, Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5) y con los Marcos Sectoriales de integración y Comercio (GN-2715-11), de Transporte (GN-2740-12) y de Cambio Climático (GN-2835-8) ([alineación](#)).

⁴⁰ La ciberseguridad será una dimensión clave de este componente. Todos los desarrollos tendrán pruebas de vulnerabilidad de hardware y software.

- 2.20 **Coordinación con otras entidades e inversiones relacionadas:** el GOES está gestionando financiamiento del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) para un Programa de transformación del clima de negocios que contempla inversiones para la modernización de los pasos fronterizos de La Hachadura, San Cristóbal y Las Chimanas⁴¹. Al mismo tiempo, CEPA está evaluando opciones para modernizar el Puerto de Acajutla (modernización del muelle portacontenedores⁴²) posibles de financiar por el Banco de Corea de Exportación e Importación (Korea Eximbank). Tales iniciativas son consideradas complementarias e independientes para el Programa de acuerdo con la información provista a la fecha. En el primer caso, por circunscribirse la intervención del Banco a la mejora de sistemas centralizados de la DGA para incrementar eficiencia del control aduanero mediante sistemas informáticos, en tanto la modernización de los pasos mencionados implicaría mejoras a la infraestructura física y de accesos. En el caso del puerto, el Programa focalizará sus intervenciones a la mejora de la operación portuaria en un interfaz terrestre, en tanto que las potenciales inversiones referidas obedecen a la interfaz marítima.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Mecanismos de Ejecución:** el Programa será financiado mediante un préstamo de inversión específica, con un periodo de desembolso de cinco años. Sujeto a los resultados de la evaluación de capacidad institucional, el MINEC y CEPA serán co-ejecutores de esta operación⁴³. Se prevé en particular que el MINEC sea el Organismo Coordinador y co-ejecutor del Programa coordinando la ejecución de los componentes dado su rol central en materia de la agenda de facilitación comercial a nivel nacional (coordinador del CNFC) y su experiencia en la ejecución de proyectos con recursos del Banco⁴⁴ y la administración de convenios interinstitucionales en otros programas con éxito. En tanto, CEPA sería el co-ejecutor responsable del componente I por ser la entidad competente en la gestión, operación y planificación del puerto circunscribiéndose las intervenciones al área exclusiva bajo su administración y competencia.
- 3.2 **Factores Críticos:** resistencia al cambio en la gestión portuaria, retrasos en ejecución por fallas de coordinación entre co-ejecutores, coordinación con otros cooperantes y sostenibilidad futura de las intervenciones del Programa durante la implementación del Programa. Mitigantes: (i) desarrollo de un plan de mejora y fortalecimiento del gobierno corporativo para el Puerto de Acajutla junto a el fortalecimiento institucional de capacidades y de gestión operativa y alianzas estratégicas con operadores portuarios internacionales; (ii) unidades

⁴¹ Este Programa de CAF incluye a su vez un componente de simplificación – digitalización de trámites para mejorar el entorno de negocios. Se apoyaría la compra de equipo e infraestructura tecnológica, servicios de nube, etc. a diversas instituciones por etapas. En base a la información disponible, se entiende complementario a las acciones del programa.

⁴² Los estudios de factibilidad desarrollados estiman inversiones potenciales por hasta US\$263 millones.

⁴³ El MINEC y CEPA asumirán, ante el Banco la responsabilidad técnica y fiduciaria del Programa, manteniendo y fortaleciendo a las Unidades Ejecutoras, y el MINEC será responsable por la firma de los acuerdos interinstitucionales con la DGA y BCR para el desarrollo de los componentes respectivos.

⁴⁴ En los últimos tres años el MINEC actuó como organismo executor en el Programa de Apoyo al Desarrollo Productivo para la inserción internacional (BID 2583/OC-ES; US\$30 millones) por un monto de US\$18,5 millones y del Programa de Corredores Productivos (BID 3170/OC-ES; US\$ 40 millones) por un monto de US\$18,3 millones.

coordinadoras del Programa de cada co-ejecutor, con monitoreo entre co-ejecutores a través del requerimiento de presentar el Plan de Ejecución Plurianual (PEP) como condición previa al primer desembolso y un Plan Operativo Anual (POA) de cada año de ejecución junto a un diálogo permanente con el Ministerio de Hacienda; (iii) diálogo estratégico permanente con el GOES y otros cooperantes (CAF, Corea Eximbank, BCIE) a través de la Representación para asegurar complementariedad en áreas de intervención de los Componentes I y III; (iv) acuerdos con CIEX, MINEC y DGA estipulando previsiones presupuestarias futuras para la sostenibilidad de plataformas

- 3.3 **Coordinación con programas del Banco:** El Componente III de este Programa, complementará algunas acciones del Programa de Fortalecimiento de la Administración Tributaria ([3852/OC-ES](#)), cuyo objetivo ha sido fortalecer la capacidad recaudadora de la DGA con procesos más eficaces. Asimismo, se apoya en una CT ([ATN/OC-19440-ES](#)) para mejorar la promoción y facilitación del comercio y con la que se financiará parte de los estudios de diseño para la preparación y ejecución del Programa. Adicionalmente se apoyará con la CT (ES-T1360) la cual se encuentra en preparación.
- 3.4 **Otros factores relevantes:** durante la preparación del Programa se buscará promover un diálogo con CEPA sobre oportunidades de participación privada en la gestión, inversión u operación del puerto manteniendo la propiedad pública del mismo y fomentar el intercambio de experiencias regionales o internacionales que demuestren las ventajas de tales alternativas. En este sentido, se buscará expandir participación privada tomando como punto de partida la participación privada en la operación de la terminal de carga aérea del aeropuerto de Comalapa. En relación con la Estrategia de la operación, se apoyará el alineamiento la agenda aduanera nacional con la Estrategia Regional Centroamericana e iniciativas específicas impulsadas a nivel regional (ej. integración profunda entre Guatemala – El Salvador- Honduras) en cumplimiento con los postulados de la Organización Mundial Aduanera (OMA) y el Acuerdo de Facilitación Comercial de la Organización Mundial de Comercio (OMC). Al mismo tiempo, se buscará mejorar la simplificación y digitalización de comercio exterior y su control, con atención a incrementar interoperabilidad entre las distintas agencias involucradas. A nivel portuario, el Programa promoverá las mejores prácticas para la gestión y operación del mismo y la adhesión a las recomendaciones de la OMA con respecto a terminales portuarias y acuerdos regionales⁴⁵. En relación con los desarrollos u optimización de sistemas a ser financiados por el Programa, todos atenderán la dimensión de ciberseguridad con pruebas de vulnerabilidad de hardware y software. Se buscará que la gestión de cambio incluya la creación de capacidad de los usuarios del sector privado involucrados en operaciones de comercio exterior. Finalmente, se incorporarán en el Programa aspectos relevantes de capacidad institucional y estado de derecho e integridad.
- 3.5 **Lecciones Aprendidas:** de la experiencia nacional y regional en la ejecución de operaciones de este tipo se recomienda contar con: (i) una UEP por cada

⁴⁵ Por ejemplo, El Salvador, Guatemala y Honduras acordaron que el Puerto de Acajutla sea una de las aduanas periféricas de la Unión Aduanera en el marco del proceso de Integración Profunda (Resolución 58/2019).

co-ejecutor con espacios sistemáticos de coordinación; (ii) fortalecimiento temprano de capacidades técnicas que complementen las actividades a ser financiadas; (iii) diálogo y coordinación público – privado; (iv) identificación temprana de la adicionalidad climática del Programa y resiliencia a desastres naturales y climáticos. Estas lecciones se estarán incorporando en el diseño de la operación a través de: (i) la instauración de un Comité de planificación y monitoreo entre co-ejecutores con funciones y periodicidad definidas en el Reglamento Operativo del Programa; (ii) financiamiento de estudios y capacitaciones técnicas continuas junto promoción de alianzas estratégicas con instituciones relevantes; (iii) consultas directas a operadores de comercio exterior en coordinación con el CNFC; (iv) incorporación de medidas de mitigación, adaptación y resiliencia en el diseño del componente I a través de estudios y/o planes de acción.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del Banco, y en base a la información existente, el Programa se clasifica de manera preliminar como Categoría B ya que se espera que los impactos negativos generados por las obras de construcción de infraestructura física dentro del puerto de Acajutla sean de carácter moderado, localizados, reversibles y de corto plazo. Durante la construcción habrá generación de residuos, polvo, ruido, disrupción del tráfico vehicular y otros impactos comunes a las obras de construcción civil para los cuales existen medidas de gestión bien conocidas. Dado que las obras se desarrollarán en áreas ya intervenidas dentro del puerto, no se anticipan impactos sobre hábitats naturales, territorios indígenas, patrimonio cultural ni necesidad de reasentamiento. La calificación de Riesgo Ambiental y Social se valora como Mediana debido a la limitada experiencia del Ejecutor en la aplicación del MPAS. El Riesgo de Desastres y Cambio Climático (DRCCR) de la operación se ha clasificado como Moderado, debido a la exposición del área del proyecto a fenómenos naturales principalmente como terremotos, huracanes, inundaciones, y volcanes que podrían afectar moderadamente al proyecto.
- 4.2 Con el fin de atender los requerimientos del MPAS y sus Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS), durante la preparación de la operación se elaborará un Análisis Ambiental y Social (AAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) de las obras, el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) del programa y se llevarán a cabo consultas con las partes interesadas.
- 4.3 Las adquisiciones y contrataciones financiadas total o parcialmente con recursos del préstamo se realizarán de conformidad con las Políticas del Banco para la adquisición de Obras y Bienes (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores (GN-2350-15). Todas las adquisiciones tomarán en cuenta las previsiones establecidas en el Contrato de Préstamo, en las directrices establecidas en el Plan de Adquisiciones y en las reglas del ROP. Las

adquisiciones serán supervisadas conforme lo establezca el Plan de Adquisiciones de manera ex ante⁴⁶ o ex post⁴⁷.

- 4.4 **Gestión Financiera.** Se llevará de acuerdo con la política OP-273-12 sin excepciones. Así mismo, el Banco descansará en el uso de los sistemas nacionales validados en el país para el MINEC: Presupuesto, Tesorería y Contabilidad y los de CEPA, conforme a los resultados de la aplicación de la PACI. La supervisión financiera será ex-post. La gestión financiera se llevará de manera individual por y para cada co-ejecutor. El control externo estará a cargo de una entidad elegible para el Banco y se requerirán Estados Financieros Auditados anuales, uno por cada co-ejecutor y uno consolidado, entregables 120 días después del cierre del año fiscal y de la fecha de último desembolso.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 Se espera distribuir el POD a QRR el 22 de junio de 2023, el DPL a OPC el 4 de agosto de 2023 y la aprobación de la operación el 27 de septiembre de 2023. Se requieren US\$84.470 para la preparación de la operación.

⁴⁶ Aplica para todos los procedimientos de contratación internacional cuyo costo estimado sea mayor a (i) US\$5.000.000 en el caso de obras, (ii) US\$250.000 para bienes y servicios; US\$200.000 para consultorías, y para toda Selección o Contratación Directa sin importar el monto.

⁴⁷ La muestra de revisión será determinada por al menos el 10% de los expedientes (preferentemente electrónicos) seleccionados aleatoriamente.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



E&S Screening Filter

Operation Information

| | |
|---|----------|
| Operation Name | |
| Trade Facilitation and Port Operation Modernization Program | |
| Operation Number | ES-L1157 |

Operation Details

| | |
|---|---|
| Organizational Unit | IDB Sector/Subsector |
| INT/TIN | TRADE FACILITATION, TRADE LOGISTICS AND CUSTOMS |
| Type of Operation & Modality | Original IDB Amount |
| LON / ESP | \$72,000,000.00 |
| Executing Agency | Borrower |
| ES-ME | REPUBLICA DE EL SALVADOR |
| ESG Primary Team Member | Team Leader |
| Alessandro Farinaccio | |
| Toolkit Completion Date | Author |
| 26/01/2023 | Miguez Morais, Julia |
| Applicable ESPs with requirements | |
| ESPS 1; ESPS 2; ESPS 3; ESPS 4; ESPS 8; ESPS 9; ESPS 10 | |

Operation E&S Classification Summary

| | |
|---|-------------|
| Environmental and Social Impact Categorization (ESIC) | B |
| Disaster and Climate Change Risk Classification (DCCRC) | Moderate |
| Environmental and Social Risk Rating (ESRR) | Substantial |

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

The operation will not have direct impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The operation will not have significant indirect and/or cumulative impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The Executing Agency or other relevant entity (in relation to the operation) has a proven track record to respect and protect the fundamental principles and rights of workers (including fair treatment,



E&S Screening Filter

commitment to non-discrimination, equal opportunity, protection of workers including workers in vulnerable situations, work accommodations, migrant workers' rights, collective bargaining and rights of association) and compliance with national employment and labor laws.

The operation will not result in the direct loss of employment (i.e. retrenchment).

The operation will not result in the indirect and/or cumulative loss of employment (i.e. retrenchment).

The Borrower will prepare and operate a Grievance Redress Mechanism for all workers (direct and contracted).

The operation will promote a sustainable use of resources including energy, water and raw materials.

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation is considering alternatives to implement technically and financially feasible and cost-effective options to avoid or minimize project-related GHG emissions during the design and operation of the project.

The operation has no exposure to climate transition risks related with a loss of value of a project driven by the transition to a lower-carbon economy, result from extensive policy, legal, technology, and/or market changes to address climate change.

The project will not directly affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

The project will not indirectly-cumulatively affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

The project's direct impacts on priority ecosystem services will not result in adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

The project's indirect and/or cumulative impacts on priority ecosystem services will not result in adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

The project will not lead to direct impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

The project will not lead to indirect and/or cumulative impacts related to physical, and/or economic



E&S Screening Filter

displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

Vulnerable people will not be disproportionately affected by direct impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

Vulnerable people will not be disproportionately affected by indirect and/or cumulative impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

The operation doesn't have the potential to directly impact modified habitat that include significant biodiversity value.

The operation doesn't have the potential, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively impact modified habitat that include significant biodiversity value.

The operation doesn't have the potential to directly convert or degrade natural habitat.

The operation doesn't have the potential, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively convert or degrade natural habitat.

The operation doesn't have the direct potential to implement project activities in critical natural habitat.

The operation doesn't have the indirect and/or cumulative potential, including through the supply chain, to implement project activities in critical natural habitat.

The operation is not expected to directly impact a legally protected area or an internationally recognized area.

The operation is not expected, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively impact a legally protected area or an internationally recognized area.

The project will not directly introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project will not indirectly-cumulatively, including through the supply chain, introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project is not likely to adversely directly impact ecosystem services.

The project is not likely to adversely indirectly-cumulatively, including through the supply chain, impact ecosystem services.

The project is not expected to cause adverse direct impact on Indigenous Peoples. FPIC is required when



E&S Screening Filter

there will be (i) impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; (ii) Relocation of Indigenous Peoples from lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; or (iii) significant impact on Cultural Heritage.

The project is not expected to cause adverse indirect/cumulative impact on Indigenous Peoples.

Indigenous Peoples are not expected to be adversely impacted by direct project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

Indigenous Peoples are not expected to be adversely impacted by indirect/cumulative project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

The project doesn't have the potential to cause adverse direct impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.

The project doesn't have the potential to cause adverse indirect and/or cumulative impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact cultural heritage.

The project is not expected to directly damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project will not negatively directly affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project will not negatively indirectly-cumulatively affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project is not expected to lead to indirect and/or cumulative risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

The project will not potentially face direct barriers to equitable gender-based participation.

The project will not potentially face indirect and/or cumulative barriers to equitable gender-based participation.

The project will not deal with a subject matter and/or be implemented in an area where the manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation of stakeholders has been documented.

ESPS 1 - Assessment and Management of Environmental and Social Risks and Impacts

The Executing Agency will conduct an Environmental and Social Assessment (ESA) or Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) process for the project during preparation.

The Executing Agency will prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation as defined under ESPS 1.

The Borrower/Executing Agency's has good organizational capacity and competency for managing



E&S Screening Filter

environmental and social issues.

There are moderate levels of contextual risks associated with the project (e.g. political instability, oppression of communities, armed forces in the project area).

ESPS 2 - Labor and Working Conditions

The Executing Agency will prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation with specific elements related to Labor and Working Conditions under ESPS 2.

The operation has the potential to cause moderate direct impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

The operation has the potential to cause minor indirect and/or cumulative impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

ESPS 3 - Resource Efficiency and Pollution Prevention

The operation will have minor direct adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will have minor indirect and/or cumulative adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will generate minor direct impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation will generate minor indirect and/or cumulative impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation is expected to or currently produce directly GHG emissions (less than 25,000 tons of CO₂ equivalent per year).

The operation is expected to or currently produce indirectly-cumulatively GHG emissions (less than 25,000 tons of CO₂ equivalent per year).

ESPS 4 - Community Health, Safety, and Security

There are minor direct health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

There are minor indirect and/or cumulative health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

There is moderate potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to directly result in or exacerbate community exposure to water-



E&S Screening Filter

related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).

There is moderate potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to indirectly-cumulatively result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).

There is moderate potential for an emergency or unanticipated event to occur in the project area of influence that demands immediate action to prevent or reduce harm to people, property, and/or the environment.

Natural hazards, such as earthquakes, droughts, landslides, floods, wildfires, or others, including those caused or exacerbated by climate change, are likely to occur in the project area, and these may moderately impact the project, and/or the project may moderately exacerbate the risk from natural hazards to human life, property, and/or the environment.

There is the potential for moderate direct impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

There is the potential for moderate indirect and/or cumulative impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

ESPS 8 - Cultural Heritage

The project has the potential to minorly directly damage or negatively impact cultural heritage.

ESPS 9 - Gender Equality

The project will potentially lead to minor direct risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

ESPS 10 - Stakeholder Engagement and Information Disclosure

The Borrower will prepare a stakeholder engagement framework/plan for the lifetime of the program (including the equal participation of women and men and also take into account Indigenous Peoples, vulnerable groups when relevant).

The Borrower will engage in meaningful consultations and engagement with stakeholders which is free of manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation.

The Borrower will operate a Grievance Redress Mechanism at the Project level (direct and contracted).

DOCUMENT OF THE INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK



EL SALVADOR

PROGRAMA DE MEJORA DE TECNOLOGÍA PORTUARIA Y FACILITACIÓN COMERCIAL

ES-L1157

RESUMEN DE LA REVISION AMBIENTAL Y SOCIAL INICIAL (RRASI)

30/01/2023

Este document fue preparado por:
Alessandro Farinaccio
With the support of the Julia Miguez Moraes

| Resumen de la Revisión Ambiental y Social Inicial | |
|--|---|
| Datos de la operación | |
| Número de la operación | ES-L1157 |
| Sector/Subsector del BID | Comercio / Facilitación del Comercio, Logística de Comercio y Aduanas |
| Tipo y modalidad de la operación | Préstamo de inversión específica (LON/ESP) |
| Clasificación de impacto ambiental y social inicial (ESIC) | B |
| Calificación inicial de riesgo ambiental y social (ESRR) | Substancial |
| Clasificación inicial de riesgo de desastre y cambio climático (DCCRC) | Moderado |
| Prestatario | República De El Salvador |
| Agencia ejecutora | Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) |
| Monto del préstamo BID (y coste total del proyecto) | \$72,000,000.00 |
| Normas de desempeño con requerimientos | NDAS 1; NDAS 2; NDAS 3; NDAS 4; NDAS-8; NDAS 9; NDAS 10 |
| Resumen ejecutivo | |
| <p>De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del Banco, y en base a la información existente, el Programa se clasifica de manera preliminar como Categoría B ya que se espera que los impactos negativos generados por las obras de construcción de infraestructura física dentro del puerto de Acajutla sean de carácter moderado, localizados, reversibles y de corto plazo. Durante la construcción habrá generación de residuos, polvo, ruido, disrupción del tráfico vehicular y otros impactos comunes a las obras de construcción civil para los cuales existen medidas de gestión bien conocidas. Dado que las obras se desarrollarán en áreas ya intervenidas dentro del puerto de Acajutla, no se anticipan impactos sobre hábitats naturales, territorios indígenas, patrimonio cultural ni necesidad de reasentamiento.</p> <p>La calificación de Riesgo Ambiental y Social se valora como Substancial debido a la limitada experiencia del Ejecutor en la aplicación del MPAS. El Riesgo de Desastres y Cambio Climático (DRCCR) de la operación se ha clasificado como Moderado, debido a la exposición del área del Programa a fenómenos naturales principalmente como terremotos, huracanes, inundaciones, y volcanes que podrían afectar moderadamente al Programa.</p> <p>Con el fin de atender los requerimientos del MPAS y sus Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS), durante la preparación de la operación se elaborarán un Análisis Ambiental y Social (AAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) de las obras, y el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) del programa, y se llevarán a cabo consultas con las partes interesadas. Un Plan de Participación de Partes Interesadas será preparado y publicado antes de la Misión de Análisis.</p> | |
| Descripción de la operación | |

El Programa tiene como objetivo general acelerar la inserción internacional de El Salvador en el comercio mundial y el desarrollo de un ecosistema de negocios ágil, moderno y transparente para facilitar el comercio exterior. Sus objetivos específicos son: (i) optimizar los flujos de transporte de mercancías y reducir los tiempos de operaciones del Puerto de Acajutla; (ii) simplificar, automatizar y reducir los trámites para el comercio exterior; (iii) facilitar el comercio a través de mejoras en el control aduanero digital. Consta de tres componentes:

Componente I – Mejora a la operación portuaria donde se financiará: (i) la modernización y construcción de infraestructura física, así como la dotación de tecnología y equipo complementario que impacte positivamente en la operación del Puerto de Acajutla (ii) fortalecimiento de capacidades y gestión corporativa de CEPA; (iii) estudios de factibilidad técnica, económica, social, ambiental para proyectos logísticos; y (iv) apoyo al proceso de digitalización de actividades de transporte, logística y operación portuaria.

Componente II – Ecosistema digital moderno y transparente de comercio exterior

Componente III – Mejora de la digitalización del control aduanero

Los Componentes II y III están relacionados con la mejora de la tecnología para el comercio exterior y el control aduanero, cuyas características de inversión están relacionadas de manera mayor con la fase de operación. Los requisitos de las NDAS están previstos aplicar a estos componentes solo en temas puntuales relacionados a salud y seguridad y cadena de suministro, a ser verificado durante la debida diligencia.

Así, debido a las características del proyecto, el Componente 1 representa la mayor gama de actividades que son relevantes a los requisitos aplicables de las NDAS. Se trata de obras de ampliación interna, como la construcción de nuevos pavimentos para el almacenamiento de contenedores, aparcamientos, edificios y otras estructuras para apoyar las futuras operaciones del puerto. Todas las intervenciones para esta etapa del proyecto ocurren en la parte de tierra del puerto (puerto seco), no siendo previstas estructuras en la zona marina (ver Mapa en Anexo 1). El proyecto se desarrollará en un área ya intervenida no afectando a ningún tipo de hábitats naturales, comunidades tradicionales o bienes culturales. El proyecto no prevé el reasentamiento ni el desplazamiento de personas.

Las normas NDAS aplicables a las intervenciones son aquellas comunes a la construcción civil y dirigidas a la gestión medioambiental del proyecto, la gestión de la salud y la seguridad de los trabajadores, la seguridad de la población, la prevención de la contaminación, especialmente durante la construcción, las garantías de igualdad de género y la difusión de información. Aunque el proyecto presenta riesgos e impactos limitados, la zona de Acajutla está expuesta a catástrofes naturales como huracanes, terremotos e inundaciones, lo que hace que la atención a los riesgos del proyecto sea elevada.

Fundamentos de las clasificaciones/calificaciones

| | |
|--|---|
| <i>Clasificación de impacto ambiental y social</i> | <p>Categoría B</p> <p>Se espera que los impactos negativos generados por las obras de construcción de infraestructura física dentro del puerto de Acajutla sean de carácter moderado, localizados, reversibles y de corto plazo. Durante la construcción habrá generación de residuos, polvo, ruido, disrupción del tráfico vehicular y otros impactos comunes a las obras de construcción civil para los cuales existen</p> |
|--|---|

| | |
|--|--|
| | medidas de gestión bien conocidas. Dado que las obras se desarrollarán en áreas ya intervenidas dentro del puerto de Acajutla, no se anticipan impactos sobre hábitats naturales, territorios indígenas, patrimonio cultural ni necesidad de reasentamiento. |
| <i>Calificación de riesgo ambiental y social</i> | <p>Substancial</p> <p>Con base en la información disponible hasta el momento, preliminarmente la calificación de riesgo ambiental y social es substancial. Sin embargo, esta clasificación podrá ser revisada una vez se tenga información final sobre el alcance del proyecto y sus impactos. Por ahora los principales riesgos de Impactos directos, indirectos y acumulativos reconocidos para las fases de construcción y operación están asociados con: accidentes de trabajo, riesgo a la comunidad por uso de seguridad armada, riesgos de desastres naturales, riesgos en la cadena de suministro por trabajo infantil o forzoso, contaminación del suelo e agua superficial terrestre, subterránea e marina, generación de residuos e riesgo de género. Dado que las obras se desarrollan dentro de las instalaciones del Puerto de Acajutla no se anticipan riesgos relacionados con oposición al proyecto, conflictos, riesgo de violencia u otros. La Agencia Ejecutora no tiene experiencia en la aplicación del MPAS del Banco.</p> |
| <i>Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático</i> | <p>Moderado</p> <p>La zona del proyecto está expuesta a amenazas naturales, como terremotos, huracanes, inundaciones, u otros, incluidos los causados o exacerbados por el cambio climático, y éstos pueden afectar moderadamente al proyecto, y/o el proyecto puede exacerbar moderadamente el riesgo de peligros naturales para la vida humana, la propiedad y/o el medio ambiente.</p> |
| ¿Se considera el marco ambiental y social del prestatario? | |
| No | |
| Se aplicará solamente el Marco Ambiental y Social del BID. No está previsto el uso del marco del prestatario en el Programa. | |
| Normas de Desempeño Ambiental y Social aplicables al proyecto propuesto | |
| NDAS-1. Evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales | |
| Sí | |
| <p>Como parte de la preparación de la operación se elaborará un Análisis Ambiental y Social (AAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) de las obras de infraestructura contempladas en el Componente 1. Se analizarán los instrumentos y capacidad de gestión socioambiental de la Agencia Ejecutora (AE), se realizará un análisis de brechas respecto a los requisitos de la NDAS 1 y, con base en este análisis, se diseñará un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) específico del Programa proporcional a los riesgos e impactos de la operación. El SGAS debe incorporar los siguientes elementos:</p> <p>(i) <u>Marco ambiental y social específico.</u> La Agencia Ejecutora (AE), con el apoyo del BID, establecerá un marco ambiental y social integral, compatible con la implementación del SGAS, que apoyará la gestión de los programas de control y mitigación de impacto del PGAS, el monitoreo de los procesos de licenciamiento y el cumplimiento de la legislación ambiental y los estándares de desempeño socioambiental del BID.</p> <p>(ii) <u>Identificación de Riesgos e Impacto.</u> Los instrumentos para identificar los riesgos e impactos socioambientales del Programa se detallarán en el AAS.</p> | |

| | |
|--|-----------|
| <p>(iii) <u>Programas de Gestión</u>. Los programas de gestión socioambiental se detallarán en el PGAS y en el Plan de Acción Ambiental y Social, de existir este.</p> <p>(iv) <u>Capacidad y Competencia Organizacional</u>. Se llevará a cabo una evaluación para identificar los conocimientos, habilidades y experiencia requeridos por la AE para la implementación de SGAS, incluido el conocimiento actualizado de las obligaciones regulatorias relevantes y los requisitos de las Normas de Desempeño aplicables 1 a 10.</p> <p>(v) <u>Preparación y respuestas ante emergencias</u>. El SGAS incluirá procedimientos de preparación y respuesta a situaciones accidentales y de emergencia asociadas a las intervenciones del Programa, de manera adecuada para prevenir y mitigar cualquier daño a las personas y al medio ambiente;</p> <p>(vi) <u>Seguimiento y revisión</u>. Sobre la base de los programas y recomendaciones del PGAS, el SGAS incluirá procedimientos para: (a) monitorear sistemáticamente la implementación de programas de gestión socioambiental y medir su efectividad, así como monitorear el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales y los requisitos regulatorios relevantes; b) registrar e informar los resultados del monitoreo y las acciones correctivas y preventivas necesarias, con la emisión de informes aprobados por la AE y remitidos al BID; y c) planificar y realizar evaluaciones periódicas de la eficacia del SGAS, con base en los resultados del monitoreo sistemático;</p> <p>(vii) <u>Participación de las partes interesadas</u>. El SGAS incluirá un plan de participación de partes interesadas (PPPI) para planificar e implementar un proceso de participación continua de las partes interesadas durante la ejecución del Programa. El PPPI será publicado previamente a la misión de análisis.</p> <p>Antes de la presentación de la operación a OPC se llevarán a cabo consultas significativas con las partes interesadas en el Programa.</p> | |
| NDAS-2. Trabajo y condiciones laborales | <i>Sí</i> |
| <p>De manera preliminar no se han identificado riesgos relativos a trabajo infantil, trabajo forzoso o restricciones a la libertad de asociación y negociación colectiva. Esta información se verificará durante la debida diligencia, donde se realizará un análisis de brechas entre los requisitos de la NDAS 2 y la legislación laboral salvadoreña y se incorporará en el SGAS un Procedimiento de Gestión Laboral (PGL) para garantizar relaciones de empleo basadas en el principio de igualdad de oportunidades, trato justo y no discriminación y prohibición del trabajo infantil o forzoso. Se analizará asimismo si la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) cuenta con reglamentos o procedimientos adecuados para la prevención de riesgos y accidentes ocupacionales según los requisitos de la NDAS 2 y, de ser el caso, se complementarán los análisis y planes de gestión correspondientes. Finalmente, se analizará si CEPA cuenta con un mecanismo de reclamación específico para trabajadores/as (y sus organizaciones, cuando existan), con procedimientos para denuncias sobre violencia sexual y de género, y de ser el caso, se desarrollará uno.</p> | |
| NDAS-3. Uso eficiente de los recursos y prevención de la contaminación | <i>Sí</i> |
| <p><u>Eficiencia de recursos</u>. No se espera que el proyecto requiera un consumo de agua, energía y otros insumos que representen un riesgo significativo para la disponibilidad de recursos naturales. El Programa, en esta fase, no incluye medidas o diseños de ingeniería dirigidos a un uso más eficiente en el manejo de recursos naturales. Esta situación se verificará en la debida diligencia. El PGAS incluirá medidas que integren los principios de producción más limpia en el desarrollo del proyecto, con conservación de materias primas, energía y agua.</p> | |

Prevención de la contaminación. El PGAS incluirá planes y medidas de prevención de la contaminación basados en las características de las obras y de operación futura, considerando mínimamente los temas siguientes:

Residuos. La generación de residuos peligrosos y no peligrosos durante la ejecución de las obras conllevan riesgos de contaminación del suelo, agua superficial y subterránea, así como para la salud humana. El PGAS incluirá planes y medidas para el adecuado manejo de los desechos siguiendo los requisitos del NDAS3.

Control de las emisiones atmosféricas y ruidos. El PGAS incluirá, para la fase de construcción y operación, medidas para controlar la emisión de polvo, humo y ruido, la reducción de emisiones, la regulación de equipos y motores, el uso de equipos adecuados, etc. Además, para proteger a los empleados y usuarios de las instalaciones donde se ejecutan las obras, el PGAS definirá medidas para que las obras de construcción estén adecuadamente aisladas con aparcamientos y entradas exclusivas para trabajadores y máquinas. El PGAS incluirá un modelo de Código de Conducta para los trabajadores en el que se aborden estos temas, el cual deberá ser redactado por las empresas constructoras y aprobado por la AE.

Gases de Efecto Invernadero. El ESRS incluirá una estimación de los GEI producidos por el Programa en su fase de construcción y operación, empleando la metodología desarrollada por el BID.

Control de Productos Peligrosos. El PGAS incluirá medidas de control de productos peligrosos, incluyendo el acondicionamiento (piso impermeable, cubierto, sistema de recogida o separación de aceites y agua) y manejo (utilización de bandejas o similares, kits de emergencia, Equipos de Protección Personal (EPP), etc). No se permitirá el uso de equipos que puedan provocar contaminación del suelo a través de fugas de combustible, aceites y grasas. El PGAS incluirá un programa detallando las medidas a adoptar en caso de accidentes. No se permitirán pinturas a base de disolventes que contengan productos nocivos para la salud (por ejemplo, plomo).

Erosión y sedimentación. El PGAS incluirá medidas de control de la erosión y protección del sistema de drenaje durante las actividades de movimiento de tierras y reemplazo del suelo. En los campamentos y frentes de obra se utilizará medidas para evitar pérdidas de sedimentos y evitar que estos lleguen a los drenajes. El PGAS incluirá medidas correctivas en casos de afectación de los drenajes.

Todos los riesgos indicados aquí serán confirmados durante la debida diligencia.

NDAS-4. Salud y seguridad de la comunidad

Sí

El AAS evaluará los riesgos e impactos del Programa en la salud y seguridad de las personas en su área de influencia, y el PGAS definirá las medidas de mitigación de los riesgos e impactos de las fases de implementación y operación futura del puerto. Sin embargo, con base en la evaluación inicial de riesgo ya se puede prever que:

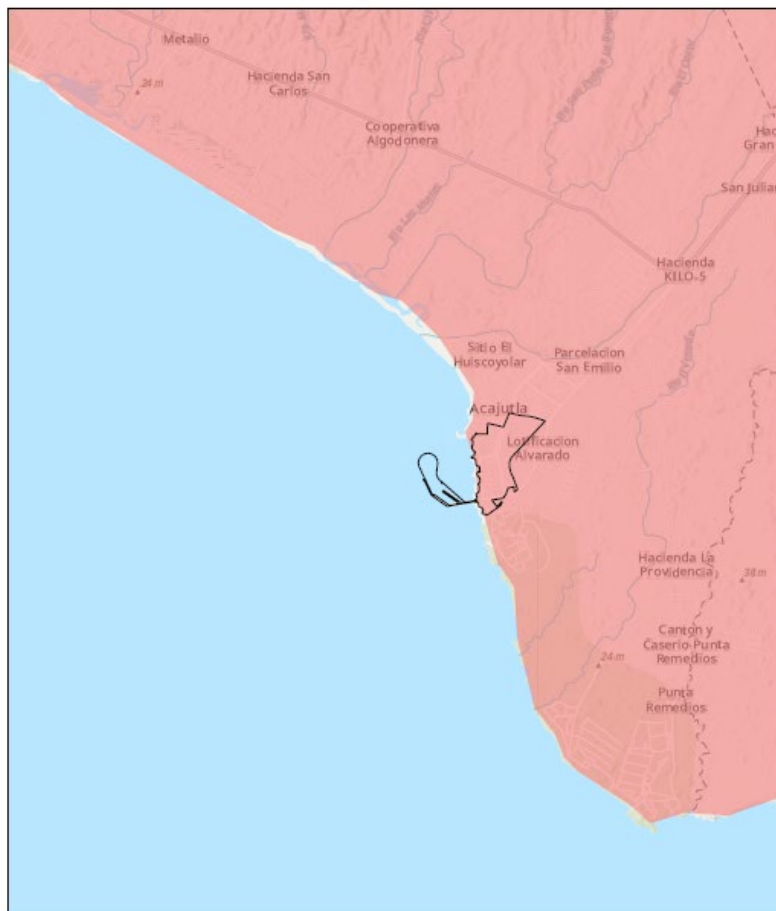
- El Programa no afectará directamente a las personas en su área de influencia (incluidos los usuarios del puerto y vecinos de las zonas aledañas) por la exposición a materiales peligrosos liberados por el proyecto, en particular los que pueden poner en peligro la vida.
- No se espera que el Programa, a través de la afluencia de mano de obra temporal o permanente, entre otros, provoque o agrave directamente la exposición de la comunidad a enfermedades relacionadas con el agua y/o enfermedades transmisibles (por ejemplo, COVID).
- Con relación a los riesgos de desastres y efecto del cambio climático a los que está expuesto el proyecto, los mismos serán evaluados durante la Debida Diligencia, teniendo como referencia la Metodología de evaluación del riesgo de desastres y cambio climático para proyectos del BID. La narrativa sobre riesgo de desastre y cambio climático será incluida en el ESRS Final. Se deberán evaluar los riesgos vinculados al empleo de personal de seguridad armada y definir medidas preventivas en Procedimientos de Gestión Laboral (PGL) como parte del PGAS.

| | |
|---|-----------|
| <ul style="list-style-type: none"> No se espera que riesgos para la salud y la seguridad comunitaria derivados de los impactos directos, indirectos y/o acumulativos del Programa sobre los servicios ecosistémicos prioritarios. <p>Todos los riesgos indicados aquí serán confirmados durante la debida diligencia.</p> | |
| NDAS-5. Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario | <i>No</i> |
| <p>Según la información disponible, todas las obras se desarrollarán en terrenos propiedad del puerto de Acajutla que actualmente se encuentran libres y sin uso. Por tanto, no se anticipan impactos por desplazamiento físico y/o económico de población. Esta información se verificará durante la debida diligencia.</p> | |
| NDAS-6. Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos | <i>No</i> |
| <p>Este NDAS no aplica al Programa. Las obras se ejecutarán en suelo urbano consolidado, con grandes interferencias antrópicas y sin importancia para la biodiversidad, y no en el área marítimo del puerto, por lo que no se esperan daños a los recursos naturales. En el Mapa de Biodiversidad y de KBA (Key Biodiversity Areas) que se presenta en el Anexo A se muestra que el proyecto no se ubica en ninguna área de interés para la biodiversidad. Sin embargo en la debida diligencia se confirmará la ausencia de impactos a hábitat crítico, hábitat natural, hábitat modificado, y servicios ecosistémicos, según los criterios de NDAS-6.</p> <p>Todos los riesgos indicados aquí serán confirmados durante la debida diligencia.</p> | |
| NDAS-7. Pueblos indígenas | <i>No</i> |
| <p>El proyecto se desarrolla dentro de las instalaciones del puerto de Acajutla, en terrenos libres de residentes u ocupaciones y sin uso. Por tanto, no se esperan impactos sobre pueblos indígena. Sin embargo, según ESG screening toda la región de Acajutla está dentro de un territorio indígena titulado. La afectación de la población indígena se confirmará durante la debida diligencia El mapa de territorio indígena está en Anexo A.</p> | |
| NDAS-8. Patrimonio cultural | <i>Sí</i> |
| <p>Las obras se desarrollan en terrenos ya intervenidos y, de manera preliminar, no se anticipan impactos sobre el patrimonio cultural. Esta información se verificará durante la debida diligencia. El PGAS incluirá un procedimiento de hallazgos fortuitos para la fase de ejecución</p> | |
| NDAS-9. Igualdad de género | <i>Sí</i> |
| <p>Durante la ejecución de las obras podrían darse incidentes de violencia sexual y de género (VSG) por parte de los trabajadores del proyecto contra mujeres, niñas, niños y personas LGBTQ+ usuarias de las instalaciones del puerto, así como contra otras trabajadoras o trabajadores del proyecto. Durante la diligencia debida se identificarán con mayor detalle este riesgo y se propondrán las medidas de prevención y atención correspondientes, incluyendo: la adopción de una Política de Género por la AE; establecimiento de códigos de conductas para contratistas y subcontratistas; capacitación y sensibilización a la AE, contratistas y subcontratistas; definición de un procedimiento para la recepción, registro y atención de quejas por VSG a través del mecanismo de quejas del proyecto.</p> | |
| NDAS-10. Participación de las partes interesadas y divulgación de información | <i>Sí</i> |

| | | | |
|---|-----------------------------|--|---|
| <p>El AAS/PGAS/SGAS del Programa incluirá un plan de participación de las partes interesadas (PPPI) para las fases de preparación y ejecución de la operación. Este plan incluirá, al menos: análisis de partes interesadas; difusión de información; planificación del proceso de consulta; mecanismo de quejas y reclamos; procedimiento para la comunicación periódica de información a las partes interesadas. De manera preliminar se identifican como principales partes interesadas los actuales usuarios del puerto de Acajutla y residentes en las áreas aledañas.</p> <p>El PPPI deberá ser publicado previamente a la misión de Análisis, e ntes de OPC se realizará y documentará un proceso de consulta significativa según los principios y lineamientos de la NDAS 10.</p> | | | |
| Diligencia ambiental y social debida en el BID | | | |
| Para las operaciones cofinanciadas, ¿se contempla un enfoque común con otros prestamistas? | | | <i>No</i> |
| La operación no es cofinanciada. Sin embargo, esta información será confirmada durante la debida diligencia. | | | |
| Estrategia de diligencia debida | | | |
| <i>En el cuadro siguiente se presentan los requisitos de evaluación ambiental y social a ser realizados durante la preparación de la operación para cerrar las brechas anteriormente identificadas con base en la información suministrada por el Ejecutor.</i> | | | |
| <i>Requisito de evaluación ambiental y social</i> | <i>Estado de desarrollo</i> | <i>Recursos estimados para finalizar (especificar el costo para el Banco o el prestatario)</i> | <i>Calendario estimado para finalizar (incluida la consulta)</i> |
| Análisis Ambiental y Social (AAS), Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), incluyendo plan de participación de partes interesadas, y Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) del Programa. | Aún no preparado | Contratación de consultores con recursos BID. | Ejecución estudios: 3 meses. Comienzo/final previsto: febrero - abril 2023. Consulta con partes interesadas: abril 2023 |
| Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI) | Aún no preparado | Contratación de consultores con recursos BID. | Preparación e Publicación Antes de la Misión de Análisis |
| Anexos | | | |
| Anexo A | <i>Mapas A&S</i> | | |

| |
|---------------------------------------|
| Anexo A. Mapas ambientales y sociales |
| |

Earthquake Hazard

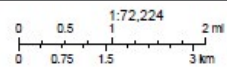


12/14/2022, 10:16:13 AM

st06

Earthquake hazard

High



Esri, NASA, NOAA, USGS, Esri, HERE, Garmin, Fourquare, METNUSA, USGS

ArcGIS Web AppBuilder

Colectado y organizado por Leo Zurita-Arthos, PhD (zurita@unf.edu.ec) usando informacion geografica de diferentes fuentes, con uso publico bajo permiso de las instituciones encargadas de los

Hurricane-Wind Hazard

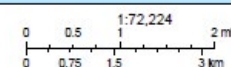


12/14/2022, 10:21:37 AM

st06

Hurricane _ Wind hazard

Moderate

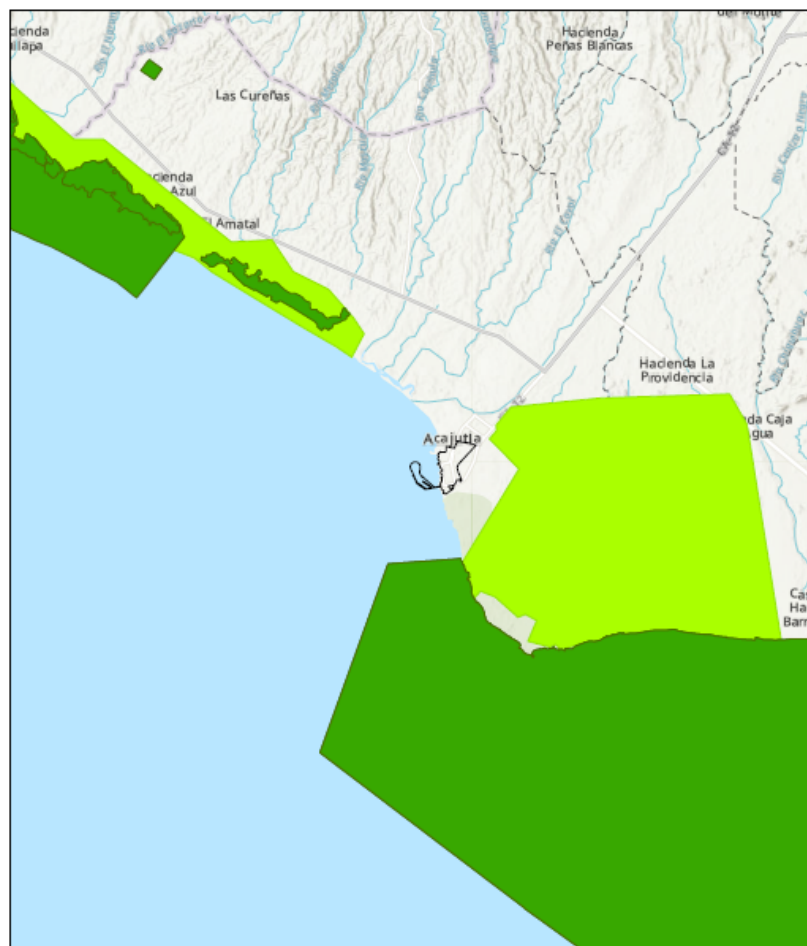


Esri, NASA, NOAA, USGS, Esri, HERE, Garmin, Fourquare, METNUSA, USGS

ArcGIS Web AppBuilder

Esri, NASA, NOAA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Fourquare, METNUSA, USGS, US Census Bureau | Colectado y organizado por Leo Zurita-Arthos, PhD (zurita@unf.edu.ec) usando informacion

KBA y Areas Protegidas



12/14/2022, 10:17:58 AM

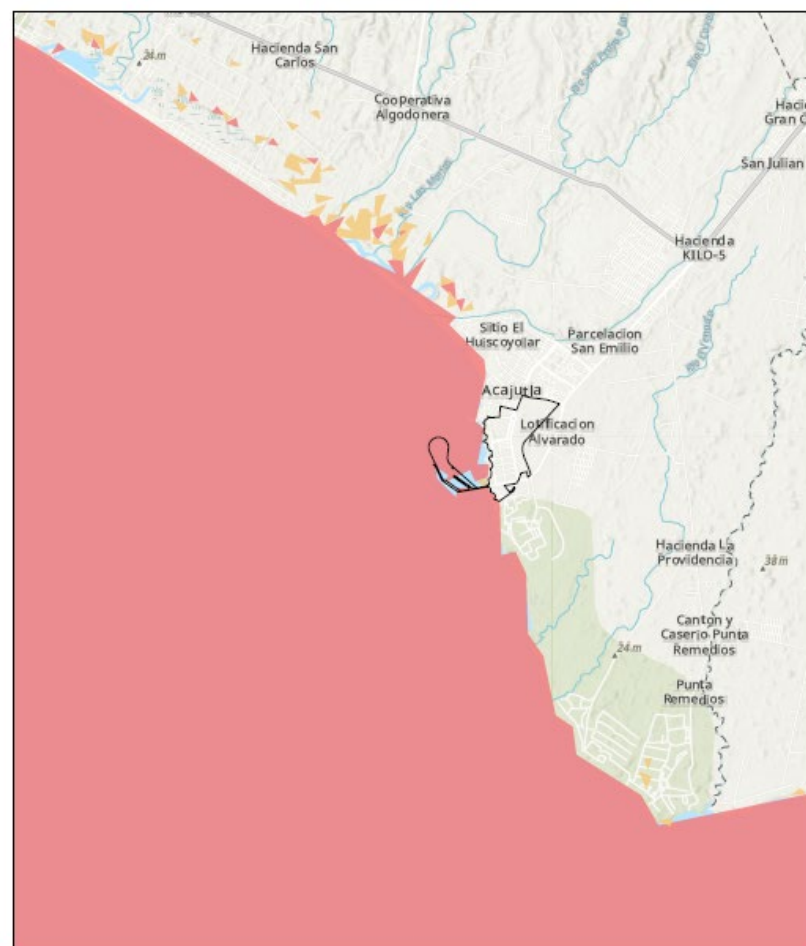
— st06
 Protected Areas
 Key Biodiversity Areas

1:144,448
 0 1 2 4 mi
 0 1.75 3.5 7 km

Esri, NASA, NOAA, USGS, Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS

ArctGIS Web AppBuilder
 Colectado y organizado por Leo Zurita-Arce, PhD (zurita@uq.edu.ec) usando información geográfica de diferentes fuentes, con uso público bajo permiso de las instituciones encargadas de los

Sea Level Rise



12/14/2022, 10:22:59 AM

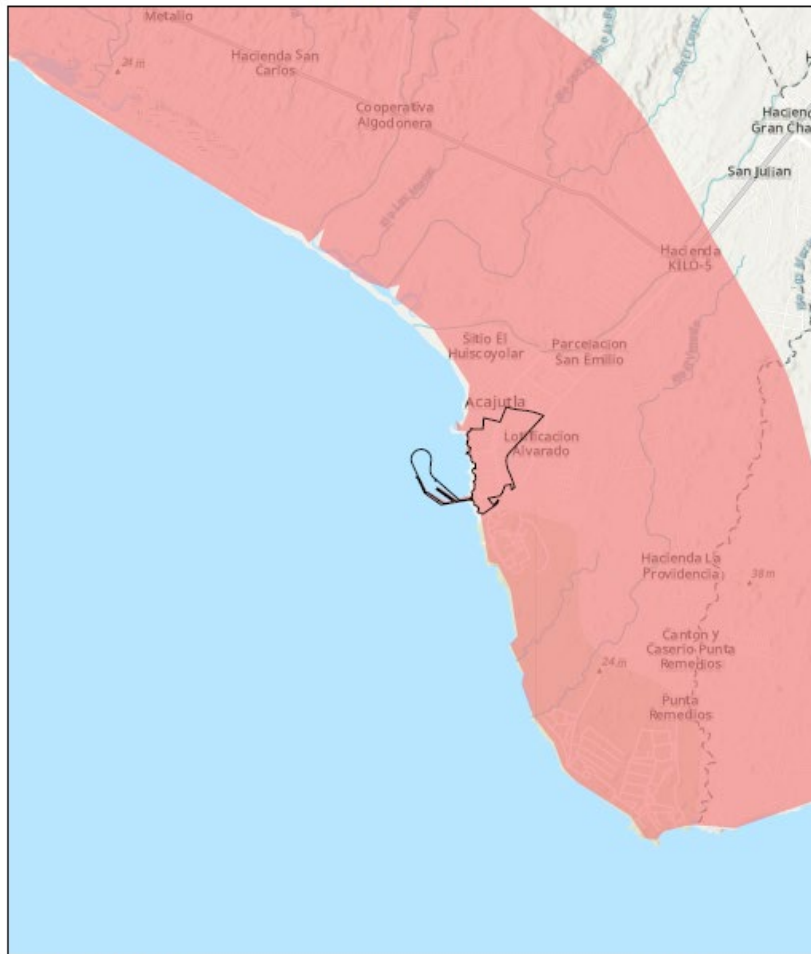
— st06
 Sea Level Rise
 Moderate
 High

1:72,224
 0 0.5 1 2 mi
 0 0.75 1.5 3 km

Esri, NASA, NOAA, USGS, Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS

ArctGIS Web AppBuilder
 Esri, NASA, NOAA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS, US Census Bureau | Colectado y organizado por Leo Zurita-Arce, PhD (zurita@uq.edu.ec) usando información

Tsunami Hazard



12/14/2022, 10:24:29 AM

st06

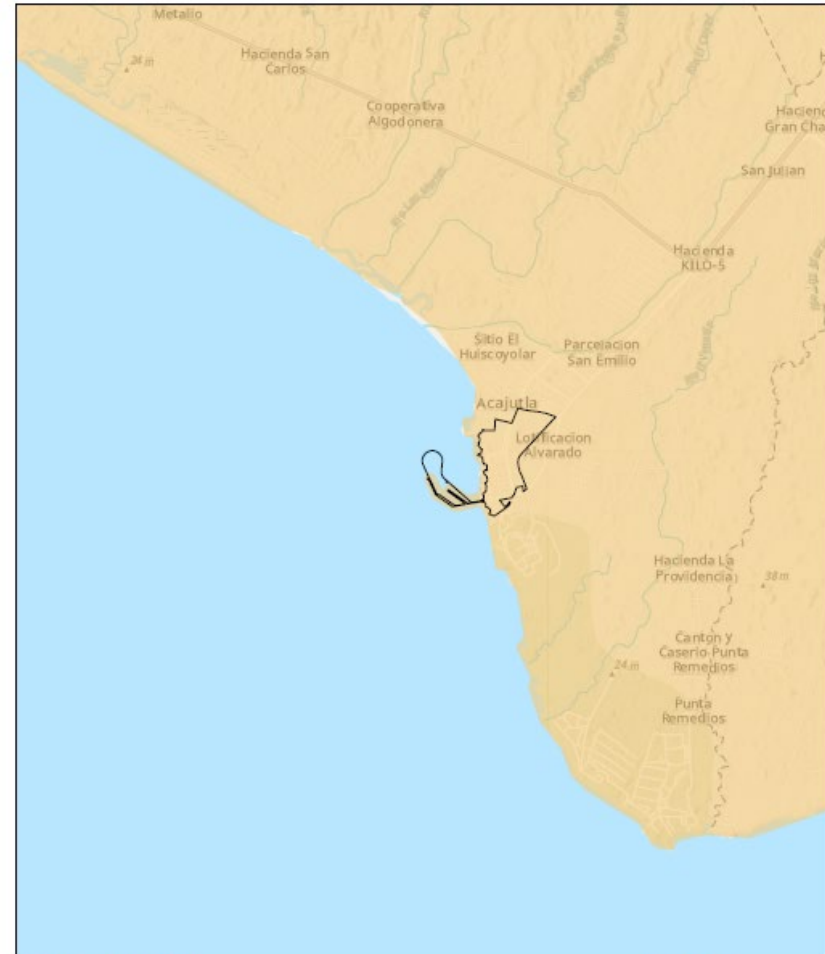
Tsunami hazard

High

Esri, NASA, NOAA, USGS, Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METANASA, USGS

Esri, NASA, NOAA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METANASA, USGS, US Census Bureau | Colectado y organizado por Leo Zurita-Arce, PhD (zurita@uao.edu.ec) usando informacion

Volcano Hazard



12/14/2022, 10:26:46 AM

st06

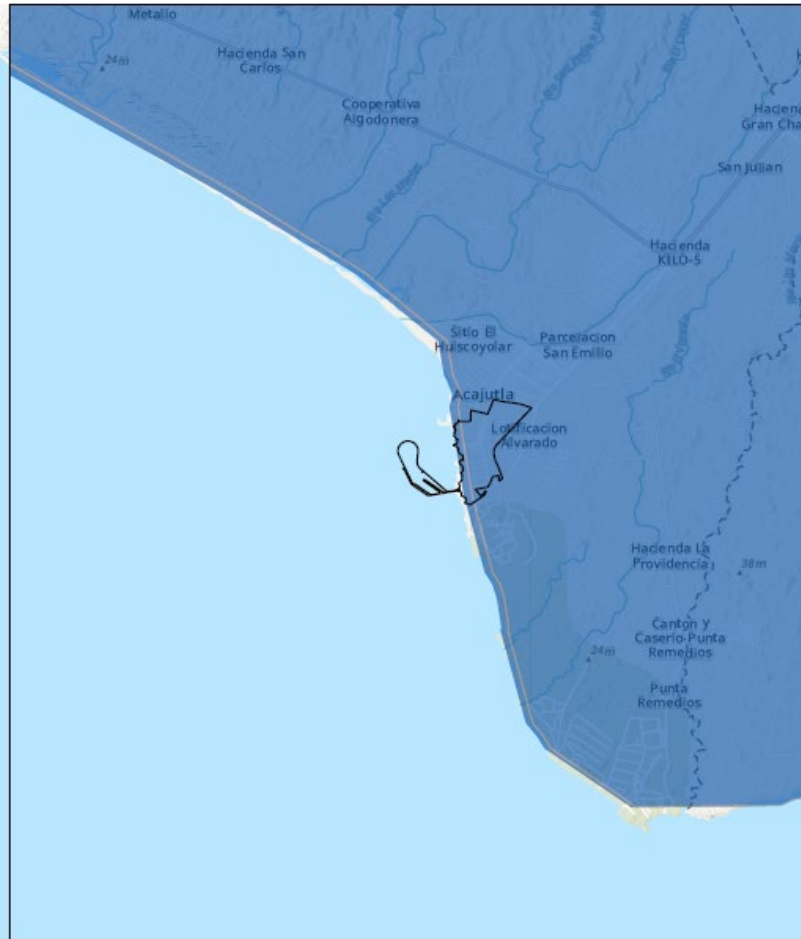
Volcano hazard

Moderate

Esri, NASA, NOAA, USGS, Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METANASA, USGS

Esri, NASA, NOAA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Foursquare, METANASA, USGS, US Census Bureau | Colectado y organizado por Leo Zurita-Arce, PhD (zurita@uao.edu.ec) usando informacion

Territorio Indígena



2/14/2022, 10:30:14 AM

st06

Territorios Indigenas

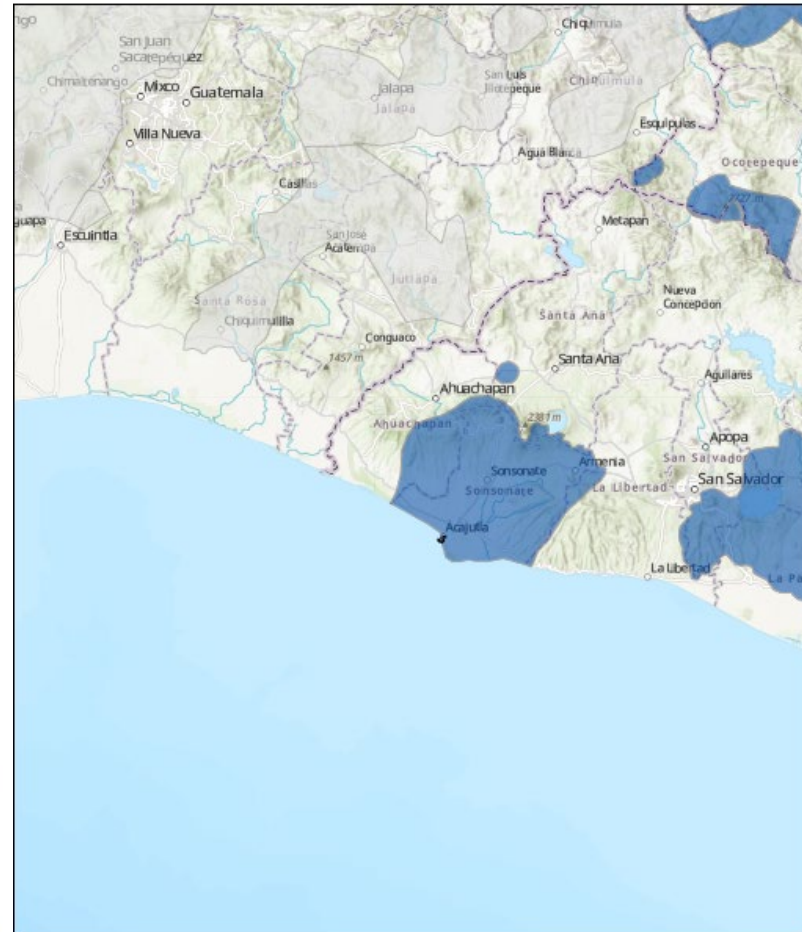
TITULADO

1:72,224
0 0.5 1 2 ml
0 0.75 1.5 3 km

Esri, NASA, NGA, USGS, Esri, HERE, Garmin, Fourquare, METNESA, USGS

ArcGIS Web AppBuilder
Esri, NASA, NGA, USGS | Esri, HERE, Garmin, Fourquare, METNESA, USGS, US Census Bureau | Colectado y organizado por Leo Zurita-Arrios, PhD (zurita@uqf.edu.ec) usando información

Territorio Indígena



12/21/2022, 12:17:17 PM

st06

Territorios Indigenas

NO TITULADO
TITULADO

1:1,155,581
0 5 10 20 ml
0 15 30 60 km

Esri, HERE, Garmin, Fourquare, FAO, METNESA, USGS, Esri, COIAR, USGS

ArcGIS Web AppBuilder
Esri, COIAR, USGS | Esri, HERE, Garmin, Fourquare, FAO, METNESA, USGS | Colectado y organizado por Leo Zurita-Arrios, PhD (zurita@uqf.edu.ec) usando información geográfica de

ÍNDICE DE LAS ACTIVIDADES SECTORIALES CONCLUIDAS Y PROPUESTAS

| Temas | Descripción | Fechas Estimadas | Referencias y enlaces a archivos técnicos |
|--|---|------------------|---|
| Operación Puerto Acajutla | Estudios de factibilidad para el desarrollo del Puerto de Acajutla, Plan Maestro del Puerto de Acajutla y actualización | Terminado | Enlace electrónico |
| | Estudios ambientales y sociales de las intervenciones de infraestructura y Marco de Gestión Ambiental y Social | Julio 2023 | Pendiente |
| | Estudio para identificar opciones de mejora del Gobierno Corporativo del puerto de Acajutla, El Salvador | Mayo 2023 | Pendiente |
| | Estudio para la mejora operacional y desarrollo del potencial logístico del nodo portuario de Acajutla, El Salvador, y su entorno de proximidad | Mayo 2023 | Pendiente |
| | Estudio de análisis para el desarrollo de un Puerto Inteligente en Acajutla | Abril 2023 | Pendiente |
| | Mapeo de flujos y procesos de exportación e importación para optimización operativa | Marzo 2023 | Pendiente |
| | Definición de líneas de base para definir eficiencia operativa actual del Puerto | Febrero 2023 | Pendiente |
| Ecosistema digital de comercio exterior | CIEX – Modernización de la Ventanilla Única de Comercio Exterior de El Salvador | Marzo 2023 | Pendiente |
| Gestión del Programa | Reglamento Operativo del Programa | Julio 2023 | Pendiente |
| Análisis del costo del proyecto y viabilidad económica | Análisis de costos y beneficios sociales del proyecto | Abril 2023 | Pendiente |
| Estrategia de Evaluación del Programa | Plan de Monitoreo y Evaluación | Abril 2023 | Pendiente |

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).