

Documento de Cooperación Técnica No Reembolsable

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	EL SALVADOR
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la preparación e implementación del Programa de Caminos Rurales
▪ Número de CT:	ES-T1350
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Rendon Rodriguez, Jose Rodrigo (INE/TSP) Líder del Equipo; Deambrosi, Sergio Luis (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Suarez Vazquez, Gines (CSD/RND) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Arango Laws, Jessica (VPS/ESG); Barahona Rebolledo, Juan David (INE/TSP); Barragan Crespo, Enrique Ignacio (LEG/SGO); Granada Garces, Isabel Cristina (INE/TSP); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Monje Silva, Andrea (SCL/GDI); Montes Calero, Laureen Elieth (INE/TSP); Padilla De Landaverde, Ana Maria (IFD/CMF); Riobo Patino, Jairo Alexander (INE/TSP); Samayoa, Jorge Omar (CSD/CCS); Scholl, Patricia Lynn (INE/TSP); Uechi, Luis Alfredo (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	ES-L1155.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	25 Ene 2022.
▪ Beneficiario:	Ministerio de Obras Públicas y de Transporte
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$350,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	15 Abr 2022
▪ Tipos de consultores:	Individuales, Firmas
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CES-Representación El Salvador
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

II. Descripción del préstamo asociado

- 2.1 El Programa de Caminos Rurales tiene por objetivo contribuir a mejorar oportunidades de desarrollo socioeconómico y productivo de la población rural beneficiada por las intervenciones en la red vial. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de servicio; y (ii) asegurar la resiliencia, de los caminos no pavimentados financiados por la operación.
- 2.2 La operación contempla los siguientes componentes: (i) rehabilitación y/o mejora de caminos terciarios y rurales; y (ii) fortalecimiento de la gestión vial. Además, incluye un apartado para costos de administración, evaluación y auditorías.

- 2.3 Esta operación corresponde a un Programa de Obras Múltiples (GOM) por un monto de US\$100.000.000. Este tipo de instrumento de préstamo requiere del fortalecimiento a través del desarrollo de documentación técnica y socioambiental para obras de una muestra representativa. En este contexto, desde la aprobación del Perfil de Proyecto, en diciembre de 2021, se ha avanzado en la preparación de esta documentación y en el desarrollo de estudios necesarios para la caracterización de las obras de la muestra. Se pronostica una aprobación de esta operación en el tercer trimestre de 2022.

III. Objetivos y Justificación de la CT

- 3.1 **Objetivo.** El objetivo de esta CT es fortalecer la preparación e implementación del Programa de Caminos Rurales en El Salvador ES-L1155, mediante la realización de estudios alineados a las siguientes temáticas de la Visión 2025 del Banco: (i) economía digital; (ii) género y diversidad y (iii) cambio climático; así como en temas socioambientales y de empleo.
- 3.2 **Justificación.** El Salvador (ES) es el país menos extenso y más densamente habitado de Centroamérica. Fuera de su capital, San Salvador, la población está dispersa en 248 municipios (de un total de 262) de 16.845 habitantes en promedio, con una población rural cercana a un tercio del total del país. Consecuentemente, el transporte terrestre es el modo de movilidad primordial de dicha población, por lo que la red vial no pavimentada, clasificada como terciaria o rural, es crítica para su conectividad.
- 3.3 ES acumula rezago de inversión pública en infraestructura: entre 2008 y 2019, la tasa anual de inversión como porcentaje del PIB fue 1,4% promedio, frente a 2,2% en ALC. Si bien ES destaca a nivel regional con 57,1% de sus carreteras pavimentadas, 43,4% de estas se encuentran en mal estado (versus 21% en ALC). Además, aún se presentan 2.844 km de rutas terciarias y rurales no pavimentadas. Pese a las inversiones anuales en infraestructura vial, persisten brechas de calidad y cobertura en redes viales, limitando el crecimiento económico.
- 3.4 Adicionalmente, las condiciones de accesibilidad de las redes no pavimentadas han sido afectadas por el incremento de eventos de lluvia extrema y la vulnerabilidad del país frente al cambio climático (CC). ES se ubica tercero en Centroamérica y en el ranking 18 mundial en riesgo climático. Entre 2001 y 2020, las pérdidas por fenómenos hidrometeorológicos suman aproximadamente US\$1.800 millones. Informes de daños indican la necesidad de aplicar criterios de diseño en infraestructura que mejoren su resiliencia a condiciones climáticas adversas.
- 3.5 Una mejora en la red de infraestructura vial es una oportunidad para un mejor acceso a servicios y sectores productivos. Por una parte, evidencia internacional confirma que la deficiente conectividad vial afecta el acceso a servicios salud y educación: (i) en África, 75% de la mortalidad perinatal rural obedece a la precaria infraestructura de transporte que brinda acceso a hospitales; y (ii) en Pakistán, la presencia de un camino rural de tránsito ininterrumpido se asocia a valores 50% y 20% mayores en tasas netas de inscripción a escuela primaria para mujeres y hombres, respectivamente. Por otra parte, una red de caminos resilientes y con tránsito ininterrumpido en zonas rurales se relaciona con un mejor acceso al empleo y comercio. En el caso de ES, una mayor conectividad con mercados laborales, y centros de acopio, transformación y comercialización de la producción agrícola.

- 3.6 Producto de la pandemia por COVID-19, a septiembre de 2021 se estiman pérdidas de 3.000 empleos formales (0,4%) en ES¹. En 2020, la tasa de cesantía rural fue de 5,83% versus 5,25% a nivel urbano. Para la reactivación del empleo postpandemia en ES, se estima una contribución de 115 empleos por cada US\$1.000.000 invertido en el sector construcción².
- 3.7 Prepandemia, 41% de las mujeres no recibía ingresos propios, versus 15% de los hombres. La tasa de ocupación era 44,3% en mujeres, versus 75% en hombres. La tasa de ocupación en mujeres bajaba de 51,7% en zonas urbanas a 37,5% en zonas rurales. Existe segregación ocupacional por baja participación laboral femenina en las industrias de construcción (3,2%) y transporte (19%), vinculadas principalmente a tareas de administración o limpieza, con remuneraciones significativamente menores que los hombres³.
- 3.8 En términos de diversidad, según la Encuesta Nacional de Personas con Discapacidad (PcD) de 2015, en ES hay un total de 410.798 PcD, correspondientes al 6,4% de la población. De acuerdo con esta encuesta, se informa que en el área urbana hay 260.915 PcD, mientras que en el área rural hay 149.883. Las mujeres con discapacidad son el 54,2%, mientras que los hombres son el 45,8%⁴.
- 3.9 La presente CT contribuirá al cierre de las brechas antes mencionadas al apoyar la preparación e implementación del Programa de Caminos Rurales. Por medio de aportes a nivel técnico y en áreas transversales, esta CT facilitará el desarrollo de las inversiones de infraestructura vial no pavimentada consideradas en el Programa y consecuentemente permitirá entregar mayores beneficios en la mejora de las condiciones de conectividad para la población en entornos rurales. Esto contribuirá a la reactivación económica y a la consecuente disminución de pobreza en las zonas vinculadas con el Programa. Además, las intervenciones favorecerán la generación de empleo y se realizarán considerando parámetros de resiliencia y adaptación al CC, igualdad de género y diversidad, así como de infraestructura universal.
- 3.10 **Visión 2025.** La CT es consistente con la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) del Banco en su Primer enfoque "Trabajar por un crecimiento económico sostenible e incluyente" al promover infraestructura adecuada, resiliente y con enfoque inclusivo en sus servicios relacionados. Además, contribuye con aportes en distintas áreas de oportunidad: en economía digital, al promover el uso de plataformas tecnológicas para la gestión de obras y visión del empleo; en cambio climático, al promover el uso de factores de resiliencia en la infraestructura vial; en integración económica, al promover el desarrollo de infraestructura relevante para las cadenas de suministro; y en igualdad de género y diversidad, al promover la inclusión de estos temas en el desarrollo y gestión de infraestructura.
- 3.11 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (AB-3190-2) en: (i) los desafíos de desarrollo de: (a) Inclusión Social e Igualdad, por la incorporación de acciones de inclusión social e igualdad con foco en grupos vulnerables; y (b) Productividad e Innovación, por la contribución en el desarrollo de iniciativas innovadoras relacionadas con economía digital y empleo; y (ii) las áreas transversales: (a) CC y Sostenibilidad Ambiental, por

¹ [BID, 2021.](#)

² [BID, 2020.](#)

³ [BID, 2021.](#)

⁴ [CONAIPD - El Salvador, 2016.](#)

el desarrollo de iniciativas relacionadas con infraestructura sostenible y resiliencia al CC; (b) Igualdad de Género y Diversidad, por el trabajo a través de estudios e intervenciones aplicadas en temáticas de género, personas con discapacidad y accesibilidad universal; y (c) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, por su contribución al fortalecimiento institucional del MOPT. Igualmente es consistente con la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) del Banco y contribuye a la meta de mediano plazo de “reactivar el sector productivo”, a través de “mayor inversión en infraestructura” y al enfatizar las perspectivas de digitalización, resiliencia al CC, integración regional y género y diversidad. También está alineada con la Estrategia del Banco con El Salvador 2021-2024 (GN-3046-1) a través del objetivo de desarrollar servicios de infraestructura inclusivos y sostenibles. Además, el proyecto es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Es consistente con el Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género (GN-3057), y con los Planes de Acción de Género para Operaciones 2020-2021 (GN-2531-19) y de Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001). Igualmente, es consistente con los Marcos Sectoriales de: (i) Transporte (GN-2740-12), en el impulso a la transformación tecnológica del sector; y (ii) Cambio Climático (GN-2835-8), en el apoyo a la acción climática de las instituciones.

- 3.12 Esta CT también se alinea con la Ventanilla 2 del Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con Capital Ordinario Ventanilla 2 – Infraestructura (W2B), en los objetivos de: (i) mejorar la calidad de los proyectos de infraestructura en ALC; (ii) mejorar el desempeño, la calidad y la sostenibilidad de los servicios de infraestructura; y (iii) mejorar la calidad del diseño y la eficiencia en la ejecución de proyectos de infraestructura. También contribuye con abordar los temas transversales de: (i) la evaluación del impacto de potenciales proyectos sobre las mujeres y las minorías; (ii) la evaluación de mecanismos que pueden mejorar la resiliencia de proyectos frente al cambio climático; y (iii) el fortalecimiento de instituciones para mejorar las capacidades de planificación y ejecución.

IV. Descripción de las actividades, componentes y presupuesto

- 4.1 **Componente I: Estudios para el diseño y ejecución del Programa de Caminos Rurales (US\$270.000).** Este componente considera el desarrollo de distintos estudios complementarios para evaluar la factibilidad de los proyectos y fortalecer el diseño e implementación del Programa de Caminos Rurales. Estos consideran aspectos técnicos, económicos, socioambientales y relacionados con resiliencia y adaptación al cambio climático, entre otros elementos relevantes para una preparación adecuada de este programa de obras múltiples y sus obras asociadas. Este componente incluye: (i) estudios técnicos y/o económicos de las obras incluidas en la muestra del programa u otros proyectos a intervenir con el programa; (ii) Estudios socioambientales de las obras incluidas en la muestra del programa u otros proyectos a intervenir con el programa; y (iii) estudios para fortalecer las capacidades institucionales del MOPT, relacionados con la resiliencia y adaptación al Cambio Climático.
- 4.2 **Componente II: Estudios y Actividades relacionados con la Visión 2025 del Banco y Áreas Estratégicas del Sector de Transporte (US\$80.000).** Este

componente considera el desarrollo de estudios y actividades para la alineación estratégica del Programa de Caminos Rurales con las áreas prioritarias de desarrollo del Banco. En términos generales, estas intervenciones se distribuirán en dos ejes: (i) implementación de herramientas tecnológicas para fortalecer la gestión técnica del programa; y (ii) estudios, acompañamiento y capacitaciones en materia de temas transversales, como género y diversidad. Las iniciativas consideradas en este componente complementarán las inversiones previstas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) en el componente de Fortalecimiento Institucional considerado en el Programa de Caminos Rurales. En particular, dentro del primer eje se financiará la realización de un diagnóstico y prueba piloto para encontrar oportunidades de mejora de los sistemas de gestión de activos viales (herramienta de referencia: Pavimenta2). Además, se financiará un diagnóstico para la incorporación de herramientas que permitan monitorear y visualizar el empleo generado por los proyectos financiados (herramienta de referencia: Visor de Empleo). Por otra parte, dentro del segundo eje se financiarán actividades que permitan complementar las iniciativas del MOPT en temas de inclusión social e igualdad, con foco en grupos vulnerables, considerando género, personas con discapacidad y accesibilidad universal.

- 4.3 El presupuesto indicativo de la CT será de US\$350.000. Este será financiado en su totalidad por la Ventanilla 2 del Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con Capital Ordinario Ventanilla 2 – Infraestructura (W2B). No existirá una contrapartida. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro.

Presupuesto Indicativo

Actividad / Componente	Descripción	Financiamiento BID / Fondo W2B	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Componente I: Estudios para el diseño y ejecución del Programa de Caminos Rurales.	(i) Estudios técnicos y/o económicos de las obras incluidas en la muestra del programa o de proyectos a intervenir con el programa.	US\$160,000.00	US\$0.00	US\$160,000.00
	(ii) Estudios socioambientales de las obras incluidas en la muestra del programa o de proyectos a intervenir con el programa.	US\$80,000.00	US\$0.00	US\$80,000.00
	(iii) Estudios relacionados con la resiliencia y adaptación al Cambio Climático.	US\$30,000.00	US\$0.00	US\$30,000.00
Componente II: Estudios y Actividades relacionados con la Visión 2025 del Banco y Áreas Estratégicas del Sector de Transporte.	(i) Implementación de herramientas tecnológicas para fortalecer la gestión técnica del programa.	US\$60,000.00	US\$0.00	US\$60,000.00
	(ii) Estudios, acompañamiento y capacitaciones en materia de temas transversales.	US\$20,000.00	US\$0.00	US\$20,000.00
Total		US\$350,000.00	US\$0.00	US\$350,000.00

V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 En respuesta a la solicitud recibida por el Gobierno de El Salvador, la ejecución de la CT será realizada por el Banco, en conformidad con el apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1).
- 5.2 El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se incluyen en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo con la política GN-2303-28.
- 5.3 La ejecución de la CT será realizada por el Banco a través de la División de Transporte (TSP/INE) en CID/CES - Representación El Salvador. Esta estructura de ejecución se justifica, por un lado, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos propuestos para este tipo de operaciones. Por otro lado, se justifica por el conocimiento de TSP en temas de transporte sostenible, seguro e inclusivo, además de su liderazgo en la aplicación de temas de digitalización y género en transporte. En particular, parte de las soluciones tecnológicas a probar provienen de un trabajo coordinado de TSP con el área de ITE del Banco, por lo que la ejecución por parte del Banco facilitará la coordinación en la implementación de estas soluciones de forma adecuada. Adicionalmente, la experiencia previa del Banco permitirá establecer lineamientos lógicos y robustos para el desarrollo de esta CT. Además, la ejecución por parte del Banco fomentará la imparcialidad e independencia en el desarrollo de productos de consultoría para actividades claves como los análisis técnicos de obras y estudios socioambientales. Todo lo anterior posiciona al Banco como un actor que puede entregar valor agregado al desempeñarse como ejecutor de esta CT. Por esta razón, el Gobierno de El Salvador respalda esta estructura de ejecución y ve en el Banco un rol estratégico para el cumplimiento de los resultados esperados de esta CT.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 Bajo el contexto actual mundial, se puede presentar el riesgo de que los proyectos a los que esta CT apoya sufran atrasos o cambios de alcance debido a las complicaciones económicas y de seguridad sanitaria que implica el avance de la pandemia de COVID-19 en el país beneficiario. No obstante, ante el mayor conocimiento y aprendizaje en torno a la gestión de la pandemia obtenido en años anteriores, el nivel de impacto que este riesgo podría implicar es bajo. Para mitigar este riesgo, se buscará desarrollar las actividades de forma que puedan ajustarse o mejorarse fácilmente por las autoridades para poder atender las necesidades en constante cambio debido a la incertidumbre relacionada con la pandemia. Otro de los riesgos derivados de la naturaleza de esta cooperación técnica es la posible falta de comunicación y apropiación tanto interna como externa entre las partes (equipos del MOPT, otras contrapartes locales y consultores externos), con un impacto posible en la pertinencia y utilidad de los productos a desarrollar para el beneficiario. Si bien el nivel de impacto posible es bajo, para la ejecución será fundamental la colaboración de las distintas instituciones gubernamentales y con los consultores contratados, a fin

de brindar la información necesaria (insumos técnicos, documentación y conocimiento de los procedimientos a nivel local) para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos. En este proceso, el equipo BID mantendrá un monitoreo cercano de los avances mediante reuniones de seguimiento y facilitará el acceso a plataformas virtuales para promover una adecuada comunicación y así mitigar este riesgo. Debido a la naturaleza y las actividades descritas en esta CT, otros riesgos identificados son menores y no representan un impedimento importante para su desarrollo.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Salvaguardias Ambientales

- 8.1 La clasificación ESG para esta operación es "N/A".

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - ES-T1350](#)

[Matriz de Resultados - ES-T1350](#)

[Términos de Referencia - ES-T1350](#)

[Plan de Adquisiciones - ES-T1350](#)