

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **EL SALVADOR**

### **PROGRAMA DE CAMINOS RURALES**

**(ES-L1155)**

#### **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rodrigo Rendón (INE/TSP), Jefe de Equipo; Sergio Deambrosi (INE/TSP) y Ginés Suárez (CSD/RND), Jefes de Equipo Alternos; Luis Uechi, Lynn Scholl, Juan David Barahona, Laureen Montes, Isabel Granada, Alex Riobó, Martín Sosa, Gonzalo Rodríguez y Richard Mix (INE/TSP); Jorge Samayoa (CSD/CCS); Soraya Senosier, Jessica Arango y Adriana Zambrano (VPS/ESG); Óscar Mitnik (SPD/SDV); Ignacio Barragán y Álvaro Sanmartín (LEG/SGO); Andrea Monje y Nidia Hidalgo (SCL/GDI); Ana María Padilla (CID/CES); y Miriam Toriz y Juan Carlos Lazo (VPC/FMP).

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

## ÍNDICE

<b>RESUMEN DEL PROYECTO .....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....</b>	<b>2</b>
A. Antecedentes, problemática y justificación.....	2
B. Objetivos, componentes y costos .....	13
C. Indicadores clave de resultados.....	14
<b>II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS .....</b>	<b>16</b>
A. Instrumentos de financiamiento .....	16
B. Riesgos ambientales y sociales .....	17
C. Riesgos fiduciarios.....	19
D. Otros riesgos y temas clave.....	19
<b>III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....</b>	<b>19</b>
A. Resumen de los arreglos de implementación .....	19
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados .....	22

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

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	<a href="#">Plan de Ejecución Plurianual (PEP) / Plan Operativo Anual (POA)</a>
EER#2	<a href="#">Plan de Monitoreo y Evaluación</a>
EER#3	<a href="#">Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS)</a>
EER#4	<a href="#">Plan de Adquisiciones</a>

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	<a href="#">Resumen de Proyectos de la Muestra</a>
EEO#2	<a href="#">Análisis Económico de la Muestra</a>
EEO#3	<a href="#">Anexo de Diversidad e Inclusión</a>
EEO#4	<a href="#">Anexo de Integración, Cadenas de Valor y Mipymes</a>
EEO#5	<a href="#">Anexo de Género y Empleo</a>
EEO#6	<a href="#">Anexo de Cambio Climático</a>
EEO#7	<a href="#">Reglamento Operativo del Programa (ROP)</a>
EEO#8	<a href="#">Metodología de Priorización de Proyectos</a>
EEO#9	<a href="#">Plan Nacional de Logística de Cargas El Salvador</a>
EEO#10	<a href="#">Infraestructura para el desarrollo: Fortalecer la red vial rural en El Salvador</a>
EEO#11	<a href="#">Anexo de Planificación de Ejecución</a>
EEO#12	<a href="#">Anexo Seguridad Vial</a>
EEO#13	<a href="#">Análisis de Gobernanza del Programa</a>

ABREVIATURAS	
ALC	América Latina y el Caribe
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BCR	Banco Central de la Reserva
CC	Cambio Climático
CO	Capital Ordinario
CoST	Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción
COV	Costo de Operación Vehicular
CR	Caminos Rurales
CTP	Costos Totales de Producción
DIGESTYC	Dirección General de Estadística y Censos
ES	El Salvador
ESRS	Resumen de la Revisión Ambiental y Social
FOVIAL	Fondo de Conservación Vial
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MH	Ministerio de Hacienda
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y de Transporte
MPAS	Marco de Políticas Sociales y Ambientales
MR	Muestra Representativa
OE	Organismo Ejecutor
PA	Plan de Adquisiciones
PACI	Análisis de la Capacidad Institucional, siglas en inglés
PcD	Personas con Discapacidad
PGAS	Planes de Gestión Ambiental y Social
PIB	Producto Interior Bruto
POA	Plan Operativo Anual
ROP	Reglamento Operativo del Programa
RV	Red Vial
RVNP	Red Vial No Pavimentada
SIGESVIES	Sistema de Gestión Vial de El Salvador
SGAS	Sistema de Gestión Ambiental y Social
SV	Seguridad Vial
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
TPDA	Tránsito Promedio Diario Anual
UEP	Unidad Ejecutora del Programa
VANE	Valor Actual Neto Económico
VMOP	Viceministerio de Obras Públicas
WTTC	Consejo Mundial del Viaje y el Turismo

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**EL SALVADOR**  
**PROGRAMA DE CAMINOS RURALES**  
**(ES-L1155)**

Términos y Condiciones Financieras					
Prestatario:			Facilidad de Financiamiento Flexible <sup>(b)</sup>		
República de El Salvador (ES)			Plazo de amortización:		25 años
Organismo Ejecutor:			Período de desembolso:		5 años
Ministerio de Obras Públicas y de Transporte (MOPT)			Período de gracia:		5,5 años <sup>(b)</sup>
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:		Basada en SOFR
BID (Capital Ordinario): <sup>(d)</sup>	100.000.000	100	Comisión de crédito:		(c)
			Comisión de inspección y vigilancia:		(c)
Total:	100.000.000	100	Vida Promedio Ponderada (VPP):		15,25 años
			Moneda de aprobación:		Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto					
<b>Objetivo del proyecto/descripción.</b> Mejorar las condiciones de circulación de la red vial nacional no pavimentada terciaria y rural, contribuyendo a aumentar la actividad económica y la generación de oportunidades de empleo inclusivo en la población beneficiada por las intervenciones del programa. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de servicio; y (ii) asegurar la resiliencia, de los caminos no pavimentados financiados por la operación.					
<b>Condiciones especiales previas al primer desembolso.</b> El primer desembolso de los recursos del Préstamo está condicionado a que el Organismo Ejecutor cumpla a satisfacción del Banco, las siguientes: (i) que se ha conformado una Unidad Ejecutora del Programa (UEP) y se han designado y/o contratado al menos al personal clave de la UEP: coordinador del programa, especialista de adquisiciones, especialista financiero y especialista de planificación y monitoreo (¶3.2); y (ii) que se haya conformado y entrado en vigencia el Reglamento Operativo del Programa (ROP) (¶3.5) de conformidad con los términos y condiciones previamente acordados con el Banco (¶3.3). Así como las condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso de carácter ambiental y social en el Anexo B del Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS) (EER#3).					
<b>Otras obligaciones especiales de ejecución.</b> Previo a otorgar la orden de inicio de cada obra deberá haberse contratado la supervisión técnica de los proyectos (¶3.4). Las otras condiciones contractuales especiales de ejecución de carácter ambiental y social se encuentran en el Anexo B del ESRS (EER#3).					
<b>Excepciones a las políticas del Banco.</b> Ninguna.					
Alineación Estratégica					
Desafíos <sup>(e)</sup> :	SI <input checked="" type="checkbox"/>		PI <input checked="" type="checkbox"/>		EI <input checked="" type="checkbox"/>
Temas Transversales <sup>(f)</sup> :	GE <input checked="" type="checkbox"/> y DI <input checked="" type="checkbox"/>		CC <input checked="" type="checkbox"/> y ES <input checked="" type="checkbox"/>		IC <input checked="" type="checkbox"/>

- <sup>(a)</sup> Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés, de productos básicos y de protección contra catástrofes. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.
- <sup>(b)</sup> Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.
- <sup>(c)</sup> La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.
- <sup>(d)</sup> De conformidad con el documento AB-2990, el ritmo de desembolsos de los recursos de financiamiento estará sujeto a los siguientes límites máximos: (i) hasta un 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta un 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta un 50%, durante los primeros 36 meses, todos los cuales serán contados a partir de la fecha de aprobación del Préstamo por el Directorio Ejecutivo del Banco (¶2.2).
- <sup>(e)</sup> SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).
- <sup>(f)</sup> GE (Igualdad de Género) y DI (Diversidad); CC (Cambio Climático) y ES (Sostenibilidad Ambiental); e IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

## I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 **Contexto macroeconómico.** El Salvador (ES) es una economía pequeña, altamente dependiente del desempeño económico de Estados Unidos y de las remesas<sup>1</sup>. Su economía está restringida por la baja productividad del sector transable, altos índices de violencia, falta de capacitación del capital humano y alta vulnerabilidad a desastres naturales, causantes de bajos niveles de inversión pública y privada<sup>2</sup>.
- 1.2 Si bien los efectos de la pandemia COVID-19 provocaron una contracción del 8% del Producto Interior Bruto (PIB) en 2020, ES tuvo un crecimiento económico de 10,3% en 2021<sup>3</sup>, beneficiado por el crecimiento de las remesas en 26,8%<sup>4</sup>. La economía fue favorecida por la expansión del gasto público entre 2020 y 2021. No obstante, la deuda pública incrementó de 70,2% a 88,1% del PIB en 2020, con una reducción a 80,1% en 2021 debido al crecimiento económico<sup>5</sup>. Para 2022 se proyecta un crecimiento cercano al 3%, regresando al nivel de crecimiento potencial salvadoreño en el mediano plazo, menor al 2,4%.
- 1.3 **Contexto socioeconómico.** ES es el país menos extenso y más densamente habitado de Centroamérica<sup>6</sup>, con una población estimada de 6,3 millones de habitantes<sup>7</sup>. La población rural representa aproximadamente 38% del total<sup>8</sup> y está dispersa en 248 municipios<sup>9</sup> de tamaño pequeño o mediano. Pese a sus avances en reducción de la pobreza<sup>10</sup> y a ubicarse entre los países de menor desigualdad (coeficiente de Gini de 38,8 en 2019<sup>11</sup>) de América Latina y el Caribe (ALC), ES aún presenta oportunidades de desarrollo económico. En 2020, los hogares en pobreza ascendieron a 26,2% a nivel nacional y a 28,5% a nivel rural<sup>12</sup>, con más mujeres que hombres en condición de pobreza<sup>13</sup>.
- 1.4 **Empleo.** La población ocupada de ES asciende aproximadamente a 2,7 millones de personas; el 35,5% reside en área rural. De las personas ocupadas, el 35% están cubiertos por algún sistema de seguridad social<sup>14</sup>. La pandemia<sup>15</sup> ha puesto en evidencia la vulnerabilidad del mercado laboral, con aproximadamente 64.000 (7,4%) empleos formales<sup>16</sup> perdidos de febrero a julio de 2020. Los empleos formales aumentaron un 4,0% entre marzo de 2021 y marzo de 2022, superando los niveles

<sup>1</sup> Las remesas representan sobre 20% del PIB ([BID, 2020](#)) y el 94,9% de su valor en 2021 provino de Estados Unidos ([Banco Central de la Reserva \[BCR\], 2022](#)).

<sup>2</sup> Nivel de formación de capital (2015-2019): 16,8% versus 23,7% del PIB en la subregión ([BCR, 2021](#)).

<sup>3</sup> [BCR, 2022](#).

<sup>4</sup> [BCR, 2022](#).

<sup>5</sup> [Ministerio de Hacienda \(MH\), 2022](#).

<sup>6</sup> ES presenta 300,4 habitantes/km<sup>2</sup> según la Dirección General de Estadística y Censos ([DIGESTYC, 2020](#)) y Centroamérica 107 habitantes/km<sup>2</sup> ([SICA, 2021](#)).

<sup>7</sup> [DIGESTYC, 2021](#).

<sup>8</sup> [DIGESTYC, 2020](#).

<sup>9</sup> Total: 262 municipios.

<sup>10</sup> Desde 2008 a 2018 la pobreza disminuyó 13%, y en particular la rural 19% ([DIGESTYC, 2018](#)).

<sup>11</sup> [Banco Mundial, 2019](#).

<sup>12</sup> [DIGESTYC, 2020](#).

<sup>13</sup> [Ibíd.](#) Índice de feminidad de la pobreza: 121,7 mujeres por cada 100 hombres.

<sup>14</sup> [Ibíd.](#)

<sup>15</sup> ES registra 169.646 contagios y 4.152 fallecidos al 7 de julio de 2022 ([Gobierno de ES, 2022](#)).

<sup>16</sup> Empleo formal: trabajadores con algún tipo de cobertura social.

prepandemia<sup>17</sup>, por la reactivación de sectores como telecomunicaciones, comercio, transporte y construcción<sup>18</sup>.

- 1.5 **Las principales actividades económicas a nivel rural comprenden: agricultura, comercio y hotelería, industria manufacturera y construcción<sup>19</sup>.** El gobierno ha expresado su interés en fortalecer la agricultura y el turismo mediante la transformación productiva e institucional rural, a través de acciones para garantizar la seguridad alimentaria, mejorar la rentabilidad del sector cafetalero<sup>20</sup> y hacer del turismo un motor en la economía<sup>21</sup>.
- 1.6 **El sector agropecuario es relevante en la producción nacional y en el empleo rural.** La tierra agrícola cubre un 75,3% (15.840 km<sup>2</sup>) del territorio y la superficie cultivable el 36,2% del total<sup>22</sup>. El sector agropecuario representa 4,9% del PIB<sup>23</sup>, 14,7% de la fuerza laboral total y 33,2% del empleo rural<sup>24</sup>. El subsector agrícola genera el 56% del PIB agropecuario, con un 27% de la producción destinada a comercialización y 73% a subsistencia. Destacan cultivos de maíz, café y caña de azúcar, que ocupan respectivamente 40%, 19% y 11% de la superficie cultivada ([EEO#9](#)).
- 1.7 **El café: un motor de reactivación económica y empleo.** El café es el segundo producto agropecuario más importante de ES, con 40.000 empleos generados, 61.700 toneladas exportadas y US\$108 millones de ingresos aproximadamente en la temporada 2020-2021<sup>25</sup>. Con el Plan Estratégico de Despegue Agropecuario, el gobierno busca aumentar la competitividad del café y la capacidad de exportación, mediante una mayor transformación del grano, la obtención de gamas de alta calidad soluble y descafeinado, y otros subproductos.
- 1.8 **Turismo.** ES cuenta con importantes atractivos turísticos, principalmente de encuentro natural<sup>26</sup>. Entre 2011 y 2019, la tasa anual promedio de crecimiento del PIB turístico fue de 6%<sup>27</sup>, 2,4 veces la tasa de crecimiento promedio del país<sup>28</sup>. En 2020, las llegadas por turismo internacional disminuyeron 68,9% respecto a 2019<sup>29</sup>, por efectos de la pandemia. En 2021, el gasto diario por persona se incrementó 11,5% respecto a 2019, pero los ingresos turísticos (US\$1.462 millones) alcanzaron solo el 83% del valor prepandemia<sup>30</sup>. ES ha priorizado este sector a través del Plan Nacional de Turismo 2030, estrategia que considera el diseño e implementación de un plan de priorización de proyectos de infraestructura que faciliten el acceso y/o la conectividad de los destinos especializados<sup>31</sup>.
- 1.9 **La infraestructura cumple un rol clave en el desarrollo productivo y rural, particularmente para mipymes.** En ES 99,67% de las empresas son mipymes,

---

<sup>17</sup> [Observatorio Laboral COVID-19, BID.](#)

<sup>18</sup> [Ministerio de Trabajo, 2021.](#)

<sup>19</sup> Actividades priorizadas según participación en mercado laboral rural ([DIGESTYC, 2020](#)).

<sup>20</sup> [Plan Estratégico de Despegue Agropecuario, 2021.](#)

<sup>21</sup> [Plan Nacional de Turismo, 2020.](#)

<sup>22</sup> [BID, 2020.](#)

<sup>23</sup> [BCR, 2022.](#)

<sup>24</sup> [DIGESTYC, 2020.](#)

<sup>25</sup> [Consejo Salvadoreño del café, 2022.](#)

<sup>26</sup> Actividades recreativas en contacto directo con naturaleza y cultura.

<sup>27</sup> Consejo Mundial del Viaje y el Turismo (WTTC), 2020.

<sup>28</sup> Cálculos propios con datos del WTTC (2020) y del Fondo Monetario Internacional (2021).

<sup>29</sup> [UNWTO, 2021.](#)

<sup>30</sup> [Corporación Salvadoreña de Turismo, 2022.](#)

<sup>31</sup> [Ministerio de Turismo, 2020.](#)

abarcando 80,62% de la fuerza laboral (incluyendo trabajadores independientes)<sup>32</sup>. El IV Censo Agropecuario del País (2007-2008) registró 395.000 productores; el 82% figuraron como pequeños productores (superficie de cultivo menor a tres hectáreas)<sup>33</sup>. En un contexto donde el costo del transporte terrestre de carga en Centroamérica es cercano a US\$0,17 por kilómetro recorrido, frente a US\$0,02 en Estados Unidos o US\$0,05 en Francia<sup>34</sup>, y donde el costo logístico para mipymes en ALC se estima dos a tres veces mayor que para empresas grandes<sup>35</sup>, el acceso a infraestructura de transporte de calidad constituye un habilitador de competitividad para mipymes. Un sondeo realizado entre mipymes cafetaleras rurales arroja que el 87% de los encuestados considera el estado de la Red Vial No Pavimentada (RVNP) como factor crítico que incrementa significativamente los costos o resta competitividad a su producto<sup>36</sup>.

- 1.10 **Infraestructura rural para la productividad, la competitividad y la accesibilidad social (EEO#10).** Mejorar la red de Caminos Rurales (CR) de ES es fundamental para la conectividad del territorio rural, potenciar sus actividades económicas, promover el turismo<sup>37</sup>, fortalecer cadenas logísticas agroindustriales<sup>38</sup> y proveer acceso a empleos y servicios<sup>39</sup>. Estas vías, en gran parte no pavimentadas<sup>40</sup>, permiten movilizar la producción agrícola hasta centros de acopio o transformación. También brindan conectividad con la Red Vial (RV) de mayor jerarquía, permitiendo exportar productos a mercados de Estados Unidos y Centroamérica, principales socios comerciales (EEO#9), utilizando fronteras terrestres, aeropuertos y el puerto de Acajutla. En la Figura 1 se ilustra la localización de los sectores productivos cafetaleros y las zonas de actividad turística, los flujos de comercio asociados, y su relación con los principales corredores.
- 1.11 Mejor cobertura y calidad de infraestructura de CR, con un enfoque incluyente hacia poblaciones vulnerables, permite abrir oportunidades para romper ciclos de pobreza (§1.3). Por ejemplo, una mayor conectividad rural promueve el acceso a empleos, agrícolas y no agrícolas<sup>41</sup>, hacia zonas rurales y urbanas, permitiendo a las familias reducir tiempos y costos (§1.23) para acceder a nuevos mercados laborales, aumentar ingresos y mejorar opciones de salir de la pobreza (§1.15).
- 1.12 **La baja calidad de la infraestructura vial limita la accesibilidad, productividad y competitividad en ES.** Pese a inversiones sostenidas en infraestructura vial, ES se encuentra bajo los niveles de inversión de la región: entre 2008 y 2019, la tasa anual de inversión promedio como porcentaje del PIB de ES fue 1,4%, frente a 2,2% en ALC<sup>42</sup>, manteniendo brechas de calidad<sup>43</sup> y cobertura<sup>44</sup> y limitando el crecimiento económico<sup>45</sup>, así como la accesibilidad para los sectores productivos. El Reporte

---

<sup>32</sup> [CONAPYME, 2020.](#)

<sup>33</sup> [CEPAL, 2021.](#)

<sup>34</sup> [CEPAL, 2019.](#)

<sup>35</sup> [BID, 2015.](#)

<sup>36</sup> Sondeo realizado a empresas miembros de la Asociación Alianzas de Mujeres en Café ([BID, 2022](#)).

<sup>37</sup> [UNWTO, 2020.](#)

<sup>38</sup> [CEPAL, 2020.](#)

<sup>39</sup> [Lucas et al., 2016.](#)

<sup>40</sup> [MOPT, 2020.](#)

<sup>41</sup> [Escobal y Ponce, 2008.](#)

<sup>42</sup> [InfraLatam.](#)

<sup>43</sup> Entre 2012 y 2018, ES bajó de 4,42 a 4,2 puntos en indicador "Calidad de Carreteras" ([WEF, 2013](#) y [WEF, 2018](#)).

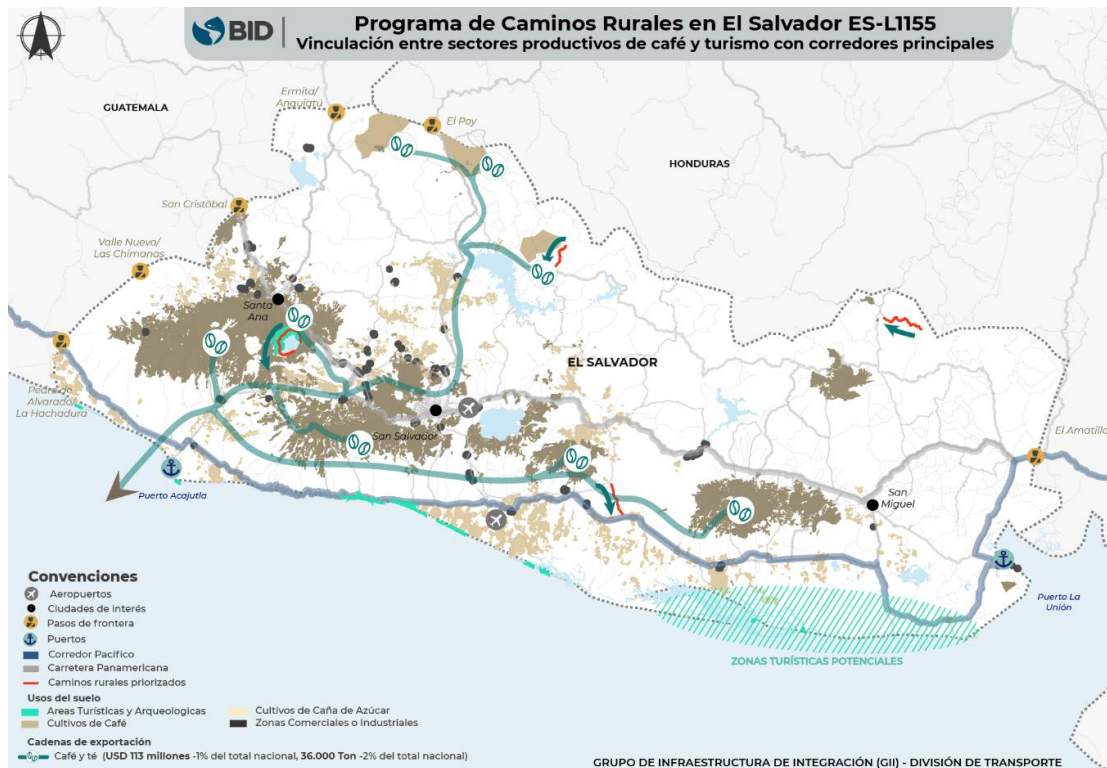
<sup>44</sup> Densidad vial red terciaria: 0,35 km/km<sup>2</sup> en ES (2011) versus 0,36 km/km<sup>2</sup> en ALC ([IRF, 2019](#)).

<sup>45</sup> [Gertler et al., 2014.](#)



Global de Competitividad (2019) ubica 104° a ES entre 141 países evaluados y califica la infraestructura vial del país con 52,6% en calidad, bajo el promedio de ALC (61,3%).

**Figura 1. Conectividad de sectores productivos de café y turismo con corredores principales**



Fuente: Elaboración propia.

- 1.13 **La RVNP presenta brechas que requieren atención.** El Ministerio de Obras Públicas y de Transporte (MOPT) es responsable de la planificación, rehabilitación y ampliación de la RV nacional (6.630 km), dividida en RV pavimentada (3.786 km) y RVNP (2.844 km). En 2020, del total de la RVNP, el 53% presentaba mal estado, 26% regular y 21% buen estado<sup>46</sup>. El Fondo de Conservación Vial (FOVIAL), entidad responsable de la conservación de vías pavimentadas y no pavimentadas a nivel nacional, ha expandido su alcance a 96,8% de la RV. No obstante, persiste una mora vial<sup>47</sup> de 23%<sup>48</sup>, a 20 años desde su creación.
- 1.14 **Capacidad institucional adecuada para mejorar la gestión vial.** La región presenta oportunidades de mejora en institucionalidad y gobernanza del sector vial, especialmente en áreas como la sistematización de procesos para la planificación de infraestructura, y el alcance de los sistemas de gestión de activos<sup>49,50</sup>. Debilidades institucionales del MOPT en la planificación técnica de proyectos generan

<sup>46</sup> [MOPT, 2020](#).

<sup>47</sup> Porcentaje acumulado de la RV que no ha sido posible atender adecuadamente en el tiempo.

<sup>48</sup> [FOVIAL, 2020](#).

<sup>49</sup> Variables institucionales y de gobernanza que posiblemente inciden en la eficiencia del sector en ALC: falta de planificación, falta de inventario vial, falta de fondos para conservación, y mediciones de la RV ([BID, 2016](#)).

<sup>50</sup> La publicación [DIA 2020 – De estructuras a servicios – El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe](#), destaca la importancia de que los gobiernos de ALC prioricen proyectos de infraestructura estratégicos que contribuyan a la recuperación económica.

ineficiencias<sup>51</sup> que repercuten en su capacidad de ejecutar el presupuesto asignado para inversión, dificultando el cierre de la brecha de infraestructura<sup>52</sup>. Entre 2010 y 2019, la ejecución presupuestaria anual promedio del MOPT alcanzó 43,3% de los fondos asignados<sup>53</sup>. Así también, el Análisis de la Capacidad Institucional (PACI) realizado, identifica oportunidades de mejora en los módulos de dirección de proyectos y de gestión de la calidad técnica del MOPT.

- 1.15 **La productividad y competitividad se ven afectadas por la deficiente calidad de la RVNP.** Deficiencias en la calidad de la RVNP (§1.13) incrementan el Costo de Operación Vehicular (COV) y tiempos de viaje<sup>54</sup>, restringiendo la productividad rural y la competitividad de los productos de exportación. En un sondeo<sup>55</sup> realizado a productores cafetaleros de ES<sup>56</sup>, 67% de los pequeños productores que usan la RVNP para movilizar su producción<sup>57</sup> respondieron que el costo del transporte representa entre 11% y 20% de sus Costos Totales de Producción (CTP), mientras 25% respondieron que estos costos representan más del 20% de sus CTP.
- 1.16 **Las deficiencias en la calidad de la RVNP afectan directamente la competitividad de las mipymes.** Análisis realizados para los cuatro proyectos de la Muestra Representativa (MR) de la operación ([EEO#1](#)), utilizando una muestra de 1.836 empresas (Figura 2), determinaron una potencial reducción del tiempo de viaje entre 28% y 9% hacia los principales nodos logísticos del país (aeropuertos, puertos, pasos fronterizos y zonas francas) para el 1,6% de las empresas analizadas, correspondientes a 4,4% de las empresas ubicadas en zonas rurales. Esta reducción impactaría positivamente en la confiabilidad de las operaciones comerciales asociadas y en una eventual reducción de costos de transporte. Particularmente, 90% de las empresas beneficiarias por las intervenciones serían mipymes (12% de estas lideradas por mujeres) ([EEO#4](#)).
- 1.17 **Brechas en materia de Cambio Climático (CC).** En 2021, ES fue ubicado como 3<sup>ro</sup> en Centroamérica y 18<sup>vo</sup> en el *ranking* mundial en riesgo climático<sup>58</sup>. El incremento de eventos climáticos extremos y la vulnerabilidad del país frente al efectos del CC afectan las condiciones de accesibilidad y transitabilidad permanente en la RVNP<sup>59</sup>: en los últimos tres fenómenos hidrometeorológicos extremos, se registraron sobre 1.138 incidentes en la RVNP<sup>60</sup>. Entre 2001 y 2020, las pérdidas en infraestructura por fenómenos hidrometeorológicos sumaron aproximadamente US\$1.800 millones<sup>61</sup>, equivalente a seis veces el promedio de inversión anual en infraestructura de

---

<sup>51</sup> Una ineficiencia identificada es la falta de actualización del SIGESVIES desde 2001. Este sistema requiere de reprocesos y de otros *softwares* para procesar la información. El MOPT estima que su actualización disminuiría 30% los tiempos de análisis y agregaría más de 15 funcionalidades.

<sup>52</sup> Del presupuesto de inversión del MOPT 2015-2022, 26,5% corresponde a recursos de inversión en CR, en promedio. Cálculos propios con información del MH ([Portal de Transparencia Fiscal](#)).

<sup>53</sup> [Ibíd.](#)

<sup>54</sup> Las mejoras propuestas en la superficie de rodadura para la MR producen, en promedio, ahorros de 48% de los COV y de 66% de tiempos de viaje, comparando la situación sin y con proyecto ([EEO#2](#)).

<sup>55</sup> Ver referencia 36.

<sup>56</sup> Localización de los encuestados: Ataco, Santa Ana, Chalchuapa, Chalatenango, La Palma, El Túnel, La Joya, La Pandeadura, Tacuba, Ahuachapán, Sonsonate, La Libertad, Berlín y Ahuachapán, San Miguel y Morazán.

<sup>57</sup> Estos usuarios constituyen 80% de los encuestados.

<sup>58</sup> [World Risk Report, 2021](#).

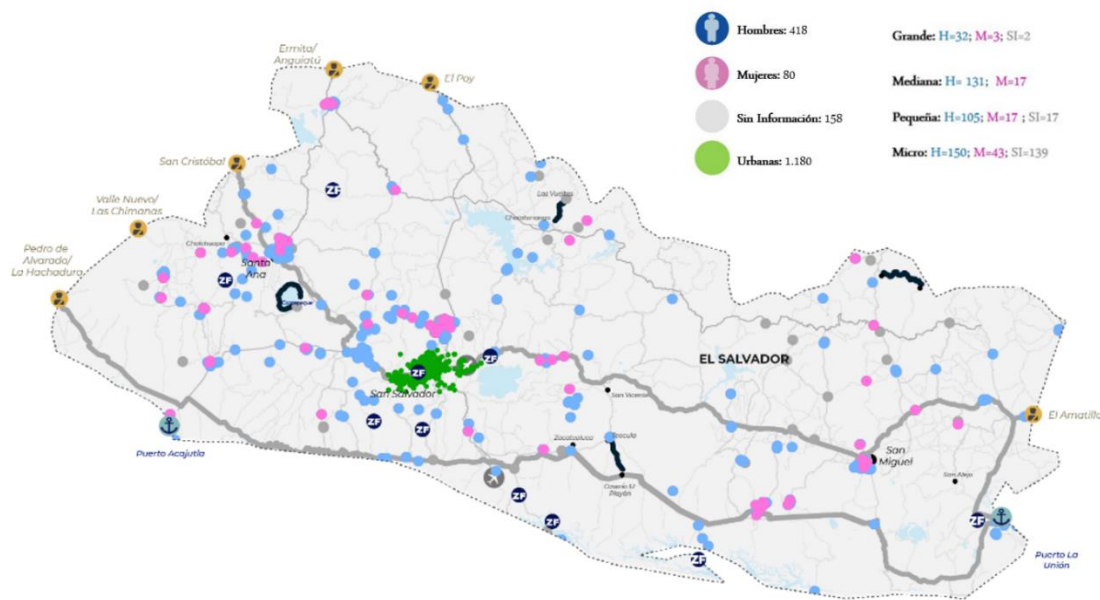
<sup>59</sup> [PNUD-MOPT, 2015](#).

<sup>60</sup> Cálculos propios con información de MOPT-DACGER 2022. Los incidentes consideran: derrumbes, deslizamientos, puentes colapsados, etc.

<sup>61</sup> [DACGER-MOPT, 2021](#).

transporte desde 2008<sup>62</sup>. Esto trae consecuencias económicas y sociales significativas y exacerba problemáticas estructurales como la pobreza y desigualdad rural (§1.3). Para mitigar la vulnerabilidad de infraestructuras viales, informes de daños de fenómenos hidrometeorológicos<sup>63</sup> indican la necesidad de aplicar mejoras en criterios de resiliencia en diseños ([EEO#6](#)).

**Figura 2. Clasificación de empresas por tamaño y género de su persona responsable**



Fuente: Elaboración propia.

- 1.18 **Brechas de género en los mercados laborales.** La participación laboral femenina en ES (46,8%) es significativamente menor a la masculina (80,5%). En zonas rurales, el acceso limitado a oportunidades de empleo afecta especialmente a las mujeres (36,80% de tasa de participación femenina, versus 84,39% masculina<sup>64</sup>). Se evidencia un problema de segregación ocupacional en la población ocupada por rama de actividad económica: a nivel rural, las mujeres tienen mayor representación en el sector de servicios (69,7% mujeres, versus 31,1% hombres) y menor participación en agricultura<sup>65</sup> (9,5% mujeres, versus 48,6% hombres), una labor percibida como principalmente masculina. Entre trabajadores del sector de construcción solo el 3% son mujeres, mientras que en el sector de transporte, almacenamiento y comunicaciones alcanzan un 6%<sup>66</sup>. En zonas rurales, el 49,5% de las mujeres tiene como ocupación principal los quehaceres domésticos<sup>67</sup>.
- 1.19 El MOPT indica que, entre las 16 empresas con contratos vigentes entre noviembre 2015 y mayo 2016, las mujeres representaron 3,5% entre obreros calificados y

<sup>62</sup> [Infralatam](#).

<sup>63</sup> Tormentas: [Stan \(2005\)](#), [Ida \(2009\)](#), [Agatha \(2010\)](#) y [Depresión Tropical 12 \(2011\)](#).

<sup>64</sup> [Observatorio de Estadísticas de Género de ES](#).

<sup>65</sup> De las personas productoras agropecuarias propietarias de tierras en zonas rurales 60.891 son hombres y 9.432 son mujeres (Ministerio de Economía, Boletín Estadísticas de Género 2020).

<sup>66</sup> [DIGESTYC, 2020](#).

<sup>67</sup> Datos obtenidos desde CEPALSTAT ([Observatorio de Igualdad de Género de ALC](#)).

6,3% entre obreros no calificados. Estudios del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) revelan que es posible una mayor integración laboral de la mujer en la construcción de proyectos viales, pues estos no requieren habilidades específicas del género masculino<sup>68</sup>. Sin embargo, las barreras culturales y estereotipos de género, como asociar el sector vial con el género masculino, limitan mayor participación femenina. Otras barreras observadas en actividades de construcción son la ausencia de infraestructura que responda a necesidades de las mujeres, largas jornadas y lugar de trabajo alejada del hogar, y limitadas oportunidades de capacitación ([EEO#5](#)).

- 1.20 **Brechas en materia de Seguridad Vial (SV) ([EEO#12](#)).** ES registra una tasa de mortalidad por siniestros viales entre las más altas de ALC (22,2 fallecidos por cada 100.000 habitantes, versus 17,8 promedio en ALC). En los últimos cinco años ES ha reportado cifras superiores a 1.200 fallecidos anuales debido a siniestros de tránsito. Del total de fallecidos anuales, los peatones alcanzan 49%, conductores y pasajeros de vehículos livianos 32% y motociclistas 13%<sup>69</sup>. La primera causa de víctimas fallecidas y lesionadas entre 21 y 30 años de edad es la velocidad excesiva. Entre 2015 y 2021, 57,31% de los siniestros viales ocurrieron en entornos urbanos, mientras que 42,69% en entornos rurales<sup>70</sup>. En 2019, el 83,5% de las fatalidades ocurrieron en entornos rurales<sup>71</sup>. Si bien hay más siniestros viales en entornos urbanos, hay más fatalidades en entornos rurales. Por esto, es necesario proveer infraestructura segura en CR, para proteger la vida de todos los actores viales.
- 1.21 **Brechas en diversidad e inclusión de Personas con Discapacidad (PcD).** En ES hay aproximadamente 411.000 PcD, equivalentes al 6,4% de la población. De estas personas, 27% (150.000 PcD) habitan en el área rural. Dentro de las brechas de inclusión que enfrenta esta población se encuentra que el 57% no asiste a la escuela, pero asistió alguna vez; 12% asiste y 31% nunca asistió. Así mismo solo el 30% de las PcD se encuentra ocupada<sup>72</sup>. Para las PcD que habitan en áreas rurales se acentúa la falta de accesibilidad a los servicios educativos y oportunidades de empleo, lo que genera mayor exclusión ([EEO#3](#)).
- 1.22 **Brechas en transparencia e integridad.** Según el cuarto informe de aseguramiento realizado por la Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción (CoST, por sus siglas en inglés)<sup>73</sup>, el 37% de la información divulgada por el MOPT se da aún de manera reactiva y no proactiva, es decir, no es accesible al público a no ser que se hagan requerimientos específicos. Dichas cifras no son desfavorables si se compara respecto al gobierno central, que tiene un 40% de información divulgada de manera reactiva. El MOPT ha logrado avances importantes en materia de transparencia e integridad: en mayo de 2011, se creó la Unidad de Acceso a la Información Pública, conocida como La Casa de la Transparencia, para orientar y dar seguimiento a las solicitudes de información pública. Así mismo, recolecta, administra y publica, a través del portal de transparencia, la información pública de carácter oficioso, mencionada en la Ley de Acceso a la Información Pública. Pese a lo anterior,

---

<sup>68</sup> Estudio de género en la construcción en Uruguay (BID, 2018).

<sup>69</sup> OMS, 2018.

<sup>70</sup> [Observatorio Vial, 2022](#).

<sup>71</sup> VMT, 2019.

<sup>72</sup> [CONAIPD, 2016](#).

<sup>73</sup> CoST nació en Reino Unido con el objetivo de contribuir a mejorar la transparencia y la rendición de cuentas en los proyectos de construcción que ejecutados por el sector público. CoST inició en ES en el año 2013, con la finalidad de apoyar el fortalecimiento de la transparencia de la gestión de proyectos de infraestructura pública y el establecimiento de alianzas con diversas instituciones.



las temáticas de transparencia e integridad requieren esfuerzos continuos para lograr mejoras significativas, por lo que es recomendable reforzarlas<sup>74</sup>.

- 1.23 **Justificación.** Las deficiencias en la calidad de la RVNP de ES (§1.13) por: (i) bajos niveles de inversión (§1.12); (ii) una débil gestión de los activos viales y priorización de proyectos de mejoramiento y rehabilitación de CR (§1.14); y (iii) por factores climatológicos que afectan la transitabilidad de dicha red (§1.17), incrementan el COV y los tiempos de viaje (§1.15), lo que compromete la productividad de pequeños y medianos productores agrícolas restringiendo el acceso hacia centros de producción, consumo, y a nuevos mercados (§1.9); así como también impacta la competitividad de actividades como el turismo y la accesibilidad social a mejores oportunidades laborales y servicios básicos a nivel rural (§1.10). La presente operación busca incrementar la productividad rural y brindar apoyo a las mipymes, al garantizar una directa reducción del COV, tiempos de viajes y mejora de resiliencia de CR, y así mejorar el acceso a los nodos logísticos del país para estos segmentos de empresas. Adicionalmente, contribuirá a superar las brechas identificadas (§1.17 a §1.22), a través del mejoramiento de la calidad de tramos viales de la RVNP, robusteciendo su transitabilidad e incorporando parámetros de resiliencia, género e inclusión, SV y de accesibilidad universal en centros poblados (§1.29). Además, se avanzará hacia la consolidación de una gestión eficiente de activos de infraestructura vial, a través de innovaciones tecnológicas y sistemas de planificación adecuados (§1.33), que impactarán positivamente en la eficiencia del gasto público del sector y permitirán la provisión de más y mejores servicios de infraestructura de transporte, así como fortalecer capacidades en materia de transparencia e integridad.
- 1.24 **Evidencia de efectividad de las inversiones.** La experiencia demuestra que con un apropiado desarrollo y conservación de los CR se estimula la actividad económica, resultando en posibilidades de empleo, aumento de ingresos y diversificación de actividades; al facilitar la instalación y desarrollo de comercio y nuevas industrias. También permite el acceso de la población rural<sup>75</sup> a los servicios esenciales como salud, educación, y la interacción social<sup>76</sup>. La inversión en infraestructura incentiva la atracción de inversiones productivas a las zonas mejor conectadas, facilitando la industrialización y los efectos positivos de la aglomeración económica<sup>77</sup>. Inversiones de CR en Colombia incrementaron en 62% la productividad, por el acceso a insumos para la producción agrícola, y en 5% la probabilidad de ventas<sup>78</sup>.
- 1.25 **Experiencia del Banco y lecciones aprendidas.** El Banco cuenta con amplia experiencia en ES en la ejecución y financiamiento de programas de infraestructura vial ejecutados por el MOPT, los cuales servirán de referencia para la ejecución de la presente operación: (i) Caminos Rurales para el Desarrollo ([2369/OC-ES](#)), aprobado en 2010 por US\$35 millones; (ii) Programa de Conectividad Rural en Zonas Norte y Oriente ([2581/OC-ES](#)), aprobado en 2011 por US\$15 millones; y (iii) Programa de Corredores Productivos ([3170/OC-ES](#)), *double booking* que contempla la ejecución de CR en la franja costero-marina del país, aprobado en 2014 y actualmente en

---

<sup>74</sup> [CoST, 2020](#).

<sup>75</sup> Según la OCDE, que considera población rural a las personas que habitan en localidades con una densidad demográfica menor a 150 habitantes/km<sup>2</sup> o a una hora de viaje de una ciudad de al menos 100.000 habitantes, 38% de la población salvadoreña es rural.

<sup>76</sup> Mejoras en la inversión en capital humano en Perú: (i) asistencia escolar de adolescentes y niñas en las carreteras motorizadas aumenta 7%; y (ii) morbilidad disminuye 4% en general y 9% en niños menores de cinco años ([Valdivia, 2011](#)).

<sup>77</sup> [Suk Park et al., 2019](#).

<sup>78</sup> [Ortega, 2018](#).

ejecución por US\$40 millones. Los proyectos que han sido ejecutados con recursos dichos programas han permitido demostrar el conocimiento técnico y experiencia del MOPT en la ejecución de CR similares, evidenciado a través del cumplimiento del 100% de las metas asociadas a CR previstas en dichos programas, así como la existencia de empresas constructoras y supervisoras, locales e internacionales radicadas en el país, que cuentan con la capacidad técnica para poder ejecutar dicha tipología de proyectos. Por ejemplo, en el caso del programa [2369/OC-ES](#) se finalizaron las obras en tiempo y se tuvieron ahorros de 11.80% respecto al total del programa, permitiendo construir otros proyectos. Dado que la operación contempla intervenciones vinculadas con sectores productivos del país, se hará un *double booking* con la División de Medio Ambiente, Desarrollo Rural y Gestión del Riesgo de Desastres (CSD/RND), con quienes se mantendrá una estrecha coordinación durante el proceso de selección de proyectos fuera de la muestra representativa del programa, con la finalidad de buscar vincularse a sus operaciones actualmente en ejecución: operación relacionada con la mejora en los bosques cafetaleros del país ([4870/OC-ES](#))<sup>79</sup> y el apoyo que está brindando apoyo al sector turismo ([ATN/OC-18092-ES](#)), los cuales son potenciales sectores beneficiarios de esta operación (¶1.11) y (¶2.5). El Cuadro 1 presenta algunas lecciones aprendidas relevantes para la operación.

**Cuadro 1. Lecciones aprendidas**

Temática	Lecciones aprendidas	Aplicación
Estudios de preinversión	Contar oportunamente con estudios de ingeniería, previo a iniciar los procesos de licitación, a fin de reducir incertidumbre de alcance y costos.	Desarrollar capacidades técnicas y operativas en la fase de planificación de proyectos (¶1.29).
Sistemas de gestión viales	Tener un adecuado sistema de gestión de activos para la priorización y mantenimiento futuro de inversiones.	Fortalecer la gestión vial del MOPT (¶1.33).
Ejecución remota de obras	Contar con herramientas tecnológicas que faciliten el seguimiento de la ejecución de obras.	Desarrollar capacidades operativas en la fase de ejecución de proyectos (¶1.29).
Incorporación del enfoque de género en operaciones de infraestructura	En el caso de iniciativas para fomentar el empleo en áreas no tradicionales, es importante que en los procesos formativos se contemple brindar facilidades e incentivos a las mujeres para poder acceder a estos espacios.	Implementar iniciativas en materias de género (¶1.32).

Fuente: Elaboración propia.

- 1.26 **Estrategia del Grupo BID con el país.** El programa se alinea con la Estrategia del Grupo BID con ES 2021-2024 (GN-3046-1) a través del objetivo de desarrollar servicios de infraestructura inclusivos y sostenibles.
- 1.27 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2024 (AB-3190-2) y se alinea con los desafíos

<sup>79</sup> Se buscarán capitalizar las experiencias de la operación [4870/OC-ES](#), en particular las vinculadas con la parte del objetivo específico de: aumentar la productividad y los ingresos de los productores en los bosques cafetaleros, a través de la promoción de incentivos para la asociatividad y la comercialización.

de desarrollo de: (i) Inclusión Social e Igualdad, al promover un mejor acceso de la población rural beneficiada a oportunidades de empleo y servicios; (ii) Productividad e Innovación, por proveer infraestructura y servicios viales adecuados, confiables y seguros que contribuyen a la disminución de los costos generalizados de transporte, en particular a la productividad rural y la actividad turística; y (iii) Integración Económica, por su contribución en mejorar la infraestructura para la conectividad y desarrollo rural y su vinculación con el fortalecimiento de cadenas de valor agrícolas. Adicionalmente, el programa se alinea con los temas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, al promover y expandir oportunidades de participación laboral femenina en actividades no tradicionales en el sector de infraestructura, procurando diseños de infraestructura vial que toman en cuenta a los usuarios vulnerables y PcD; (ii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al promover la transformación digital y fortalecer instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos en las agencias gubernamentales beneficiadas, con impacto en integridad y transparencia; y (iii) CC y Sostenibilidad Ambiental, por prever un sistema de planificación de infraestructura que contemple criterios de resiliencia ante el CC y el ajuste de los diseños de las obras de drenaje, carpetas de rodamiento de los proyectos a financiar para adaptarlos a los riesgos asociados al CC y reducir impactos de eventos extremos sobre la infraestructura. Además, se financiarán actividades de fortalecimiento de capacidades en el desarrollo de estudios analíticos de *Blue Spot Analysis* para identificar infraestructura vial vulnerable en la RV nacional prioritaria en una etapa temprana del proceso de planificación. El 33,41% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación al CC ([EEO#6](#)), según la [metodología conjunta de los BMD de estimación de financiamiento climático](#). Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del BID, 30% del volumen de aprobaciones anualmente. La operación contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) por medio de los indicadores de “vías construidas o mejoradas (km)” e “instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas (#)”.

- 1.28 El programa se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al apoyar la provisión de infraestructura vial que asegura la transitabilidad permanente, incrementa la accesibilidad, mejora la calidad de circulación y seguridad de los usuarios y contribuye a disminuir los costos de transporte y tiempos de viaje. Asimismo, es consistente con: (i) la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#), en los pilares de: (a) Economía Digital (¶1.33); (b) Apoyo a Pymes (¶1.23); (c) Género y Diversidad (¶1.32); y (d) CC (¶1.30); (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12) (¶1.29); (b) CC (GN-2835-8) (¶1.30); (c) Trabajo (GN-2741-11) (¶1.31); (d) Desarrollo de Habilidades (GN-3012-2) (¶1.31); y (e) Género y Diversidad (GN-2800-8) (¶1.32); y (iii) el Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género (GN-3057) (¶1.32). El programa se encuentra incluido en el Informe sobre el Programa de Operaciones de 2022 (GN-3087).
- 1.29 **Intervenciones propuestas.** El programa contempla la ejecución de obras de rehabilitación y mejoramiento en CR en la RVNP<sup>80</sup>, a través de intervenciones que podrán incluir: reconformación de terraplén y estructura de pavimento, obras de protección, obras de drenajes, puentes y obras de paso, señalización horizontal y vertical, entre otros. Adicionalmente, se realizarán diversas acciones para fortalecer la gestión vial del MOPT, enfocadas en mejorar procesos y desarrollar capacidades

<sup>80</sup> En sus clasificaciones rural y terciaria.

técnicas y operativas en las fases de planificación, ejecución y supervisión de los proyectos de infraestructura, a partir de la actualización de sistemas informáticos de planificación, incorporación de nuevas iniciativas tecnológicas y fortalecimiento de capacidades en materia de CC, género e inclusión, SV, infraestructura universal y transparencia e integridad. Esto último se fortalecerá mediante el uso de recursos propios del Banco y estará enfocado en capacitar y sensibilizar a los actores internos en materia de transparencia.

- 1.30 **Infraestructura sostenible y resiliente al CC (EEO#6).** Se incorporarán los criterios contemplados en el Marco General de Infraestructura Sostenible, para que los proyectos a financiar incorporen estándares de sostenibilidad. Se prevé fortalecer al MOPT respecto a criterios de diseño en materia de riesgos de desastres y resiliencia al CC, mediante la generación de información básica para realizar estudios de *Blue Spot Analysis*. Esta permitirá desarrollar: (i) metodologías para la elaboración de índices de vulnerabilidad; (ii) estudios geotécnicos y relevamientos topográficos para obras que consideren criterios de adaptación al CC (evaluación del impacto de lluvias extremas, por ejemplo) y gestión del riesgo; y (iii) modelización y estimación de pérdidas económicas por desastres hidrometeorológicos y análisis de costos y beneficios de inversión adaptativa al CC, entre otros.
- 1.31 **Generación de empleo de calidad y con perspectiva de género e inclusión.** Se integrarán acciones esenciales para promover la empleabilidad y la calidad de los empleos directos vinculados a la construcción de CR<sup>81</sup>. Adicionalmente, se hará explícito al nivel de pliegos la prioridad de participación de mano de obra local, PcD y promoción amplia e igualitaria de mujeres y hombres, a través de procesos de reclutamiento sensibles al género.
- 1.32 **Acciones de género.** Este programa contribuirá a cerrar las brechas de participación de la fuerza laboral femenina en el sector, al promover su contratación para la construcción de las obras contempladas en la operación. Adicionalmente, se realizará el diseño e implementación de las siguientes actividades: (i) programa de capacitaciones dirigidas a mujeres, en función de las demandas de mano de obra identificadas previamente por el MOPT y a través del Visor de Empleo<sup>82</sup>; (ii) programa de mentoría con pasantías remuneradas para una proporción de las mujeres capacitadas; (iii) programa de pasantías remuneradas en el MOPT, dirigido a mujeres que sean recién graduadas o estén cursando el último año de carreras afines a las funciones del ministerio; y (iv) talleres sobre equidad de género y violencia contra las mujeres para las empresas contratistas. Estas acciones son consistentes con la implementación de la Política de Igualdad y Equidad de Género del MOPT 2022-2026 y su Plan de Acción (EEO#5).
- 1.33 **Fortalecimiento de la gestión vial.** El programa fortalecerá las capacidades de planificación de proyectos de infraestructura vial y mejora de la gestión de activos viales, con el propósito de incrementar la eficiencia del gasto público destinado a proveer servicios de infraestructura. Se ha previsto fortalecer el proceso de priorización de proyectos mediante la actualización del Sistema de Gestión Vial de ES (SIGESVIES), a través de la incorporación de “capas” de información derivadas de los estudios de *Blue Spot Analysis* y de sistemas informáticos desarrollados por el

---

<sup>81</sup> Como referencia del posible impacto para la reactivación del empleo postpandemia, el BCR ha estimado un multiplicador de 115 empleos por cada US\$1 millón invertido en el sector construcción (BID, 2020).

<sup>82</sup> Tablero *online* que estima el empleo efectivamente asociado a los contratos de obras infraestructurales, según categorías de género, caracterización territorial y su calificación.



BID, tales como Pavimenta2 y el Visor de Empleo. Esto permitirá brindar más elementos para la priorización de proyectos ejecutados por el MOPT y para las actividades de mantenimiento vial<sup>83</sup>. Adicionalmente, se apoyará con la provisión de consultorías técnicas para el estudio de proyectos, programas de capacitación en materia de género, *software*, y equipos informáticos, de transporte y de laboratorio, entre otros.

- 1.34 **Infraestructura segura.** El programa busca mejorar las condiciones de seguridad de la RV con criterios de diseño de rutas seguras, mediante el cumplimiento de estándares de seguridad adecuados y de infraestructura universal para PcD en toda nueva inversión, que faciliten su uso principalmente en los entornos urbanos o semiurbanos de los CR. Adicionalmente a la incorporación de los criterios de diseños que se retomarán en los proyectos a intervenir, se apoyará en la formulación de manuales técnicos para garantizar que se diseñen, construyan y operen los proyectos de CR seguros y con criterios de accesibilidad universal (acceso para PcD), que proveen los mayores beneficios a la comunidad y eficienten el gasto público ([EEO#3](#)). El presente programa busca incrementar oportunidades de desarrollo inclusivo y accesibilidad vial<sup>84</sup>.
- 1.35 **Transparencia e integridad.** Se han previsto actividades de fortalecimiento de capacidades en materia de transparencia e integridad en las fases del proceso de inversión tanto al interior del MOPT, como para los actores externos vinculados con la ejecución de los proyectos. Se realizarán talleres de formación de capacidades en materia de transparencia en infraestructura pública, a los servidores públicos, sociedad civil, empresas contratistas y supervisoras, medios de comunicación y academia. Estos serán ejecutados con recursos propios del Banco<sup>85</sup>. En conjunto con la Oficina de Integridad Institucional (OII) se vigilarán constantemente la gestión de riesgos de integridad e impacto reputacional.

## **B. Objetivos, componentes y costos**

- 1.36 **Objetivos.** Mejorar las condiciones de circulación de la RV nacional no pavimentada terciaria y rural, contribuyendo a aumentar la actividad económica y la generación de oportunidades de empleo inclusivo en la población beneficiada por las intervenciones del programa. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de servicio; y (ii) asegurar la resiliencia, de los caminos no pavimentados financiados por la operación.
- 1.37 **Componente 1. Rehabilitación y/o mejora de caminos terciarios y rurales (US\$95 millones).** Financiará mejoras y rehabilitación de proyectos en la RVNP en sus clasificaciones de terciaria y rural (¶1.29 - ¶1.35), para lo cual se ha identificado una MR inicial de proyectos (¶2.4) y se han definido criterios de elegibilidad para los proyectos futuros ([EEO#8](#)). Las intervenciones podrán incluir el uso de diversas tecnologías de pavimentos, dependiendo de las condiciones, tipo de suelos y de la demanda, así como elementos de resiliencia frente al CC en las obras, criterios de accesibilidad universal (acceso para PcD), entre otros. Adicionalmente, se considera el financiamiento de la supervisión técnica de la ejecución de las obras, para controlar la gestión y calidad de estas. Además, se financiará la atención de las medidas

---

<sup>83</sup> La información que genera el MOPT con el SIGESVIES es uno de los principales insumos para FOVIAL.

<sup>84</sup> Según estudios realizados en Nicaragua, México y Perú, los hogares de vías rehabilitadas tuvieron acceso a mayor nivel de educación y de infraestructura pública que aquellos ubicados cerca de caminos no motorizados ([Escobal y Ponce, 2002](#)).

<sup>85</sup> Cooperación técnica [ATN/FG-18928-RG](#), de apoyo operacional y por un monto total de US\$1 millón.

socioambientales de los proyectos y, en caso sea requerido por el ejecutor, el pago de las compensaciones ante eventuales afectaciones.

- 1.38 **Componente 2. Fortalecimiento de la gestión vial (US\$3 millones).** Comprenderá el fortalecimiento de las direcciones técnicas del Viceministerio de Obras Públicas (VMOP) relacionadas con la gestión de proyectos de inversión a través de: (i) mejoras en actividades de planificación de proyectos, a través de la modernización y de eficientizar procesos y métodos de gestión de activos viales; (ii) incorporar mejoras en criterios de diseño en materia de CC; (iii) programas de capacitación y pasantías para mujeres en actividades no tradicionales de la construcción; (iv) adquisición de equipamiento y *software*; (v) adquisición de equipamientos de campo; (vi) contratación de consultores profesionales técnicos; y (vii) contratación de estudios técnicos especializados.
- 1.39 **Administración, evaluación y auditorías (US\$2 millones).** Se contemplan recursos para la administración del programa (US\$1,675 millones), incluyendo el financiamiento de actividades del Organismo Ejecutor (OE) relativas a la gestión del programa, que abarcará la contratación de profesionales requeridos para la Unidad Ejecutora del Programa (UEP), para financiar actividades de monitoreo y evaluación del programa y contratación de auditoría financiera externa (US\$0,325 millones).

**Cuadro 2. Costos del programa BID/Total**

Componentes	US\$ millones	%
<b>Componente 1. Rehabilitación y/o mejora de caminos terciarios y rurales.</b>	<b>95,0</b>	<b>95,0</b>
Obras de rehabilitación y/o mejora de caminos terciarios y rurales. Se incluyen recursos para la atención de compensaciones socioambientales.	90,5	90,5
Supervisión de obras	4,5	4,5
<b>Componente 2. Fortalecimiento de la gestión vial</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>
Consultorías y estudios técnicos	1,2	1,2
Estudios técnicos	1,0	1,0
Capacitaciones	0,2	0,2
Bienes y <i>software</i>	1,8	1,8
<b>Administración, evaluación y auditorías</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>
Administración	1,7	1,7
Evaluación y auditorías	0,3	0,3
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Nota: Los costos por producto o actividad son estimados.

Fuente: Elaboración propia.

## C. Indicadores clave de resultados

- 1.40 Los principales resultados esperados son: (i) mejorar la calidad de servicio de los caminos no pavimentados financiados por la operación, medidos por la reducción del COV y la disminución de los tiempos de viaje; y (ii) mejorar la resiliencia de los caminos no pavimentados financiados por la operación, a partir de la reducción de días de intransitabilidad por km asociado a eventos climáticos frecuentes. Así también, los impactos estimados se concentran en mejorar las condiciones de circulación de la RVNP terciaria y rural para contribuir al aumento de la actividad

económica, medidas por el estado de la condición de la RV nacional pavimentada terciaria y rural, la luminosidad promedio de las zonas de influencia de los proyectos, el incremento en el tránsito de camiones livianos (tipo C2) en los tramos viales intervenidos; así como por la generación de oportunidades de empleo inclusivo, medida a través del porcentaje de mujeres contratadas que participarán en la construcción de los proyectos financiados.

- 1.41 **Viabilidad técnica y económica.** El Banco revisó los respectivos estudios de factibilidad técnica y económica de los proyectos de la MR (¶2.4). La evaluación económica se efectúa aplicando la metodología tradicional normalmente utilizada en proyectos de carreteras, por la que se cuantifica la variación de los costos del Estado por gestión de la carretera (inversión y mantenimiento) y la variación de los costos de los usuarios (beneficios por excedentes del consumidor, ahorros en costos de operación y tiempos de viaje), entre los escenarios “sin proyecto” y “con proyecto”. Este estudio se realiza con apoyo del modelo HDM-4, comúnmente utilizado para la evaluación de inversiones en el sector vial.
- 1.42 A partir de los resultados de los análisis de viabilidad económica realizados, se concluye que los proyectos de la MR resultan económicamente rentables; asimismo, soportan con comodidad todas las hipótesis de los análisis de sensibilidad: (i) incremento del 20% en el costo de ejecución de las obras viales (inversiones, reinversiones, etc.); (ii) reducción del 20% en la demanda expresada por el Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) (indirectamente, implica reducción de beneficios asociados al tránsito o ahorros de los usuarios); y (iii) incremento del 10% en el costo de ejecución de obras viales más una reducción concurrente del 10% en el TPDA. Extrapolando el análisis económico de la MR a la totalidad del programa, y considerando todos los costos y un escenario de riesgo alto ante la incertidumbre generada por la situación internacional postpandemia, se estima una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) de 16,3% y un Valor Actual Neto Económico (VANE) de US\$33,6 millones.

**Cuadro 3. Resumen de la evaluación económica de la muestra**

Proyecto	Longitud (km)	Inversión (US\$)	Escenario BASE		TIRE (%) en Análisis de Sensibilidad		
			TIRE %	VANE millones US\$	+20% Costo	-20% TPDA	+10% Costo - 10% TPDA
Tecoluca – El Playón	10,4	7.293.666,9	26,2	5,9	22,5	21,0	21,7
Desvío de Cantón Guarjila hacia municipio Las Vueltas	8,2	7.901.835,2	17,7	2,6	15,2	14,0	14,7
Circunvalación lago de Coatepeque	13,5	11.498.341,7	24,0	10,0	20,5	19,3	19,9
Desvío hacia El Mozote – Joateca, municipios de Arambala y Joateca	13,0	7.500.519,3	17,9	2,70	15,4	14,1	14,9
<b>Total Obras de la Muestra</b>	<b>45,1</b>	<b>34.194.363,1</b>					

Fuente: Elaboración propia.

- 1.43 **Beneficiarios.** Solo considerando los proyectos de la MR (¶2.4), los beneficiarios directos de las cuatro intervenciones (¶1.42) serán los habitantes de las ciudades y localidades emplazadas en el área de influencia directa de los proyectos, estimados en 43.427 habitantes, mientras que los beneficiarios indirectos serán 892.082 habitantes.

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 **Modalidad.** La operación se ejecutará como un préstamo de inversión bajo la modalidad Programa de Obras Múltiples (GOM), pues financiará obras técnicamente similares pero independientes entre sí, su factibilidad no depende de la ejecución de un número particular de proyectos y su tamaño individual no justifica que el Banco maneje directamente la operación, las cuales deberán atender los criterios de elegibilidad establecidos de manera acorde con la MR. Debido a experiencias en programas de esta naturaleza se estima un plazo de ejecución de cinco años y para el inicio material de las obras de la muestra representativa comprendidas en el programa será de dos años, contados a partir de la vigencia del contrato de este préstamo. Para el resto de las obras, el plazo de la iniciación material comprendidas en el programa será de tres años, contados a partir de la vigencia del contrato de este préstamo.
- 2.2 **Costo y financiamiento.** El costo será de US\$100 millones, financiado con el Capital Ordinario (CO) del Banco. El presupuesto detallado se encuentra disponible en el Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y en el Plan Operativo Anual (POA) ([EER#1](#)).
- 2.3 De conformidad con el documento AB-2990, el ritmo de desembolsos de los recursos de financiamiento estará sujeto a los siguientes límites máximos: (i) hasta 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta 50% durante los primeros 36 meses, todos los cuales serán contados a partir de la fecha de aprobación del Préstamo por el Directorio Ejecutivo del Banco. Estas limitaciones podrían resultar no aplicables en la medida en que se hayan cumplido los requisitos establecidos en la política del BID respecto a dichas limitaciones, siempre y cuando se haya notificado por escrito al prestatario.

**Cuadro 4. Proyección de los desembolsos (US\$ millones)**

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	TOTAL
<b>BID</b>	14,3	15,1	20,4	31,0	19,2	100,0
<b>Total Acumulado</b>	14,3	29,4	49,8	80,8	100,0	100,0
<b>% Acumulado</b>	14,3%	29,4%	49,8%	80,8%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

- 2.4 **MR.** Para la preparación y evaluación del programa se seleccionaron cuatro proyectos viales de CR que representan 34,2% del total de financiamiento, con una longitud de 45,13 km. En [EEO#8](#) se presenta una descripción detallada de los proyectos de la muestra de proyectos, cuyas características son representativas de la mayoría de las singularidades técnicas y ambientales del universo potencial de proyectos que compondrán el programa (ver Cuadro 5) y cuentan con estudios de preinversión y factibilidad técnica, económica y socioambiental a un nivel avanzado de preparación

([EEO#1](#), [EEO#2](#) y [EER#3](#)), lo cual permitirá avanzar según los tiempos previstos para iniciar las obras durante el primer año de ejecución del programa. Adicionalmente, la cooperación técnica [ATN/OC-19229-ES](#) apoyará la preparación de aspectos técnicos pendientes de atender para los proyectos de la muestra.

**Cuadro 5. Características generales de los proyectos de la MR**

Proyecto	Sector productivo predominante	Región	Tipo de terreno
Tecoluca – El Playón	Sector cafetalero	Central	Plano
Desvío de Cantón Guarjila hacia municipio Las Vueltas	Sector turístico	Central	Montañoso
Circunvalación Lago de Coatepeque	Sector cafetalero y turístico	Occidental	Montañoso
Desvío hacia El Mozote – Joateca, municipios de Arambala y Joateca	Sector turístico	Oriental	Montañoso

Fuente: Elaboración propia.

- 2.5 **Criterios de elegibilidad de los proyectos.** Los criterios de elegibilidad usados para seleccionar los proyectos de la MR (§1.29) y que todos los proyectos del programa deberán cumplir son: (i) que los tramos a ser intervenidos pertenezcan a la RVNP nacional terciaria y rural y que tengan conexión con la RV nacional prioritaria o municipal con niveles de servicio similar o superior al del proyecto que se pretenda realizar, a fin de dar continuidad a un corredor de desarrollo productivo que permita la vinculación entre centros de consumo, comercialización y producción; (ii) que hayan sido evaluados siguiendo la “Metodología de Priorización de proyectos para el Programa de Caminos Rurales (ES-L1155)” ([EEO#8](#)), que incluye criterios técnicos y sociales, tales como: TPDA, población beneficiada, conectividad regional, cercanía a centros de salud, áreas productivas agrícolas y zonas turísticas, entre otros; (iii) que cuenten con un proyecto ejecutivo, con un grado de detalle suficiente para poder ser licitado y que se hayan considerado -al menos- los criterios de diseño de adaptación al CC que fueron usados para los proyectos de la MR; (iv) que cuenten con estudios de viabilidad socioeconómica, y que demuestre una TIRE igual o superior al 12%; y (v) que dispongan de estudios socioambientales según requerimientos del Banco y que éstos no correspondan a proyectos de Categoría “A” bajo el Marco de Políticas Sociales y Ambientales del Banco (MPAS).

## **B. Riesgos ambientales y sociales**

- 2.6 De acuerdo con el MPAS del Banco, la clasificación de impacto ambiental y social del programa es Categoría B, ya que se desarrollarán obras sobre CR existentes, cuyas actividades constructivas generarán impactos sociales y ambientales localizados, temporales a corto plazo, de magnitud bajo a moderado, típicamente asociados a este tipo de obra, incluyendo el desplazamiento económico de un número estimado de 33 negocios y un riesgo de desplazamiento físico temporal de siete viviendas en los cuatro proyectos de la muestra; la generación de contaminación atmosférica; y la generación de residuos tradicionales y peligrosos. La clasificación de riesgo ambiental y social es Sustancial, relacionada a posibles impactos directos en medios de vida, impactos indirectos y acumulativos a hábitats críticos y hábitats naturales, y en la salud de la comunidad. Estos impactos y riesgos serán mitigados a través de la aplicación de los Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) en el caso de las obras de la muestra y con la aplicación de un Marco de Adquisición de Tierras y

Reasentamiento Involuntario que incluye el requisito de desarrollar Planes ejecutivos de Reasentamiento y de Restablecimiento de los Medios de Subsistencia previo a la elegibilidad de la operación y Planes definitivos de Reasentamiento y Restablecimiento de los Medios de Subsistencia previo al inicio de cada obra respectiva en base a los diseños finalizados de las obras de la muestra<sup>86</sup>.

- 2.7 Los cuatro proyectos de la muestra cuentan con Análisis Ambiental y Social Complementarios (AASC) que cumplen con los requisitos del MPAS. El Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) incluye criterios de elegibilidad que excluyen obras clasificadas como Categoría A de acuerdo con el MPAS. El MGAS establece procedimientos para el análisis de riesgos e impactos, elaboración de PGAS, procedimientos de monitoreo y evaluación, de participación de las partes interesadas y mecanismos de quejas, para los proyectos fuera de la muestra. Previo a la elegibilidad se finalizará el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) de la operación.
- 2.8 La Clasificación de Riesgo de Desastre y Cambio Climático (DRCCR) es Moderada ya que las obras están ubicadas en áreas expuestas a amenazas sísmicas, de inundaciones, deslizamientos con categorización moderada; y la criticidad es baja como resultado de las mínimas interacciones con las comunidades y con el entorno.
- 2.9 Se realizaron cuatro consultas significativas, una para cada obra de la muestra, entre el 25 de mayo y 2 de junio de 2022, con participación de 290 personas. Las consultas que fueron atendidas por el MOPT tenían relación con los posibles impactos a comercios y hogares ubicados en el derecho de vía y tipo de compensaciones por afectación, consultas sobre los materiales para los drenajes, mejoramiento del desvío, pasos peatonales seguros para evitar accidentes, equidad de género para acceso a puestos de trabajo, sobrecargos de vehículos, la gestión financiera del programa y los datos técnicos del diseño final del proyecto. Al final de las consultas se acordó la conformación de un comité ciudadano que tendrá como principal función brindar seguimiento al proyecto, garantizar los aportes ciudadanos oportunos para que sean incorporados al proyecto. Los documentos actualizados con los resultados de la Misión de Análisis y el Proceso de Consulta significativas fueron divulgados en la página web del BID y el MOPT, previo a OPC, en los siguientes enlaces: (i) [Consulta Pública Arambala - Joateca](#); (ii) [Consulta Pública Lago de Coatepeque](#); (iii) [Consulta Pública Guarija - Las Vueltas](#); y (iv) [Consulta Pública Tecoluca - El Playón](#).
- 2.10 **Viabilidad socioambiental.** Los estudios ambientales y sociales determinaron que el programa tiene un impacto ambiental y social positivo por la contribución del camino a mejorar oportunidades de desarrollo socioeconómico y productivo de la población rural beneficiada por las intervenciones en la vía, lo que ayudará a mejorar la calidad de servicios de la zona. La operación cuenta con un SGAS para gestionar los impactos y riesgos ambientales y sociales negativos identificados en el ciclo de vida de la operación, los cuales se consideran mitigables y aceptables, por lo que la operación es viable, cuyos riesgos o impactos socioambientales son localizados, temporales, no significativos y mitigables.

---

<sup>86</sup> Como resultado de la visita de terreno realizada por el consultor social, para verificar si el diseño preliminar causa afectación por desplazamiento físico o económico, se elaborarán Planes Ejecutivos de Reasentamiento y de Restablecimiento de Medios de Subsistencia previo a la elegibilidad.

### **C. Riesgos fiduciarios**

- 2.11 El PACI determinó que el OE posee una capacidad media para llevar a cabo la gestión fiduciaria de este programa. El riesgo fiduciario se ha determinado como medio-bajo. La experiencia del OE en ejecución de operaciones financiadas por el BID es reciente, ya que en la actualidad ejecutan un componente de la operación [3170/OC-ES](#). La UEP apoyará a ejecutar el programa y coordinará con el MOPT y sus unidades administrativas, financieras y de contrataciones quienes tendrán dedicación parcial al proyecto. Se han identificado los siguientes riesgos medio-altos: (i) encontrar a especialistas con el perfil adecuado, disponibles y con dedicación exclusiva al programa; y (ii) dimensionamiento inadecuado de los alcances de las obras que puede afectar en una sobreestimación de los costos. Se han identificado como medidas de mitigación: (i) la creación de la UEP como parte de la estructura del MOPT y la contratación de sus especialistas (¶3.3); y (ii) acompañar a la UEP para que la sub o sobre valoración de costos, deficiencias técnicas, entre otros, se visualicen previamente y puedan tener alternativas de solución oportuna, con el uso de herramientas como PM4R Agile o similar, en caso de ser necesario.

### **D. Otros riesgos y temas clave**

- 2.12 Se identificaron los siguientes riesgos medios-altos: (i) estructura organizativa: la estructuración e implementación del esquema de gobernanza; (ii) entorno económico-financiero: el incremento de los precios de las ofertas por el alza de las condiciones inflacionarias; y (iii) planificación: que la ejecución de las obras no finalice dentro del plazo de desembolsos. Se definieron como medidas de mitigación: (i) la incorporación del documento de esquema de gobernanza al Reglamento Operativo del Programa (ROP) ([EEO#7](#)), a ser aprobado por el MOPT, y su implementación efectiva; (ii) fortalecimiento de las capacidades del MOPT para que los presupuestos de los proyectos contemplen escenarios de riesgos inflacionarios, así como incluir fórmula de ajustes de precios polinómicas en los contratos que se adjudiquen; y (iii) planificar el componente de obras para lograr idealmente la adjudicación de las mismas a más tardar el primer semestre del cuarto año de ejecución del contrato de préstamo.
- 2.13 **Sostenibilidad.** Con la finalidad de garantizar un adecuado desempeño de los proyectos durante su vida útil y la sostenibilidad de las inversiones a largo plazo, una vez finalizadas las obras y luego de haberse realizado la recepción definitiva de las mismas, el MOPT mediante solicitud oficial del Ministro de Obras Públicas y de Transporte, fungiendo como Presidente del Consejo Directivo de FOVIAL, solicitará a dicho consejo que actualice el estado de la RV pavimentada bajo su cargo (¶1.13) y trasladará a su responsabilidad el desarrollo de las actividades de mantenimiento de los proyectos intervenidos por el programa, los cuales tendrán prioridad de atención ([EEO#7](#)). Adicionalmente, con las acciones consideradas en el Componente 2 del programa se buscará fortalecer la gestión de activos viales de la RV bajo la responsabilidad del MOPT y FOVIAL, mejorando la priorización de las inversiones en actividades de mantenimiento vial.

## **III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN**

### **A. Resumen de los arreglos de implementación**

- 3.1 **Prestatario.** El prestatario será la República de El Salvador.



- 3.2 **Organismo Ejecutor.** El OE será el MOPT. La coordinación del programa estará a cargo del MOPT, a través del VMOP y su Dirección Ejecutiva, que conformará la UEP, a establecerse en el marco de su actual estructura, que será fortalecida mediante la contratación y/o designación de especialistas para la gestión de las actividades de la operación ([EEO#13](#)). La composición mínima para el UEP incluye un coordinador y especialistas en las áreas de: planificación y monitoreo, finanzas, adquisiciones, diseño de ingeniería, ambiental, social y de derecho de vía. Además, el OE se ha comprometido a asignar un especialista de higiene y seguridad y tres técnicos de diseño técnico. El OE deberá evidenciar que se tendrán designados y/o contratados la totalidad de los profesionales de la UEP a más tardar para el segundo semestre del primer año de ejecución. El MOPT, a través de la UEP, será responsable por la gestión y coordinación del programa y se encargará, entre otras tareas, de: (i) la administración financiera; (ii) la coordinación del seguimiento de las actividades; (iii) gestionar la auditoría externa; (iv) presentar al Banco los planes operativos, incluyendo el plan financiero, Plan de Adquisiciones (PA) y el POA, entre otros; (v) presentar al Banco los informes de auditoría, progreso, evaluaciones, cumplimiento socioambiental, entre otros; (vi) supervisar la ejecución de las obras y de los estudios previstos en la operación; (vii) presentar al Banco solicitudes de desembolsos; y (viii) actuar como enlace con el Banco.
- 3.3 **Condiciones especiales previas al primer desembolso.** El primer desembolso de los recursos del Préstamo está condicionado a que el Organismo Ejecutor cumpla a satisfacción del Banco, en adición a las condiciones previas estipuladas en el Artículo 4.01 de las Normas Generales, las siguientes: (i) que se ha conformado una Unidad Ejecutora del Programa (UEP) y se han designado y/o contratado al menos al personal clave de la UEP: coordinador del programa, especialista de adquisiciones, especialista financiero y especialista de planificación y monitoreo ([¶3.2](#)); y (ii) que se haya conformado y entrado en vigencia el Reglamento Operativo del Programa (ROP) ([¶3.5](#)) de conformidad con los términos y condiciones previamente acordados con el Banco ([¶3.3](#)). Así como las condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso de carácter ambiental y social en el Anexo B del Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS) ([EER#3](#)). La primera medida se justifica para asegurar que el proyecto esté debidamente asignado para una adecuada ejecución y coordinación del proyecto, y la segunda, dado que la experiencia del Banco en la región indica que la aprobación del ROP previamente al primer desembolso contribuye a la organización interna del OE para la implementación de la operación.
- 3.4 **Otras obligaciones especiales de ejecución.** Previo a otorgar la orden de inicio de cada obra deberá haberse contratado la supervisión técnica de los proyectos. Las otras condiciones contractuales especiales de ejecución de carácter ambiental y social se encuentran en el Anexo B del ESRS ([EER#3](#)).
- 3.5 **ROP.** La ejecución del programa seguirá un ROP ([EEO#7](#)) que definirá aspectos operativos en materia técnica, ambiental, fiduciaria, financiera, entre otros. Preverá, entre otros: (i) mecanismos de coordinación y reporte entre el MOPT, el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, las municipalidades y el Banco; (ii) requisitos para la presentación y elegibilidad de los proyectos; (iii) procedimientos para la contratación de las obras, bienes, y servicios de consultoría; (iv) lineamientos para el uso de los recursos y la gestión financiera y fiduciaria del programa; (v) procedimientos para los desembolsos; (vi) la estructura del UEP, identificando funciones del personal clave; (vii) un capítulo referido al MGAS (que incluirá las



disposiciones necesarias para los proyectos que requieran reasentamiento); y (viii) mejores prácticas en la promoción de transparencia y manejo de riesgo de integridad y de conflicto de intereses.

- 3.6 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Las adquisiciones y contrataciones se realizarán conforme a las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15). También se prevé implementar el acuerdo para el uso parcial del Sistema Nacional de Adquisiciones<sup>87</sup>, subsistema de Libre Gestión que entrará en vigor una vez que sea armonizado con el país. Así mismo, serán tomadas en cuenta las previsiones del contrato de préstamo, las directrices establecidas en el PA ([EER#4](#)) y las normas establecidas en el ROP ([EEO#7](#)). Los documentos de contratación a utilizar son los puestos a disposición de los organismos ejecutores en la página del Banco para procedimientos internacionales, y los armonizados con el país para procedimientos nacionales. Las adquisiciones serán supervisadas conforme lo establezca el PA de manera ex ante<sup>88</sup>, ex post<sup>89</sup> o por sistema nacional<sup>90</sup>.
- 3.7 **Desembolsos.** El préstamo se desembolsará bajo anticipos de fondos. La frecuencia de estos está determinada por la programación financiera del proyecto para un período de seis meses, según la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (GN-2811-1), descrita en el Anexo III. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado al menos 80% del total de los saldos acumulados desembolsados.
- 3.8 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, hasta un monto máximo de US\$10 millones (10% del monto del préstamo) que podrá ser desembolsado tomando en cuenta las restricciones de desembolsos (¶2.2), gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo relativos al financiamiento de proyectos de infraestructura, así como costos del personal y gastos administrativos vinculados al funcionamiento de la UEP, siempre que hayan sido efectuados de acuerdo a condiciones sustancialmente análogas a las establecidas en el contrato de préstamo y los procedimientos de contratación guarden conformidad con los Principios Básicos de Adquisiciones y las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiadas por el Banco (GN-2349-15), Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiadas por el Banco (GN-2350-15), y la Política sobre Reconocimiento de Gastos, Financiamiento Retroactivo y Adquisición Anticipada (GN-2259-1). Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 23 de diciembre de 2021 (fecha de aprobación del Perfil de Proyecto), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 3.9 **Auditorías.** La auditoría externa del proyecto se realizará por una entidad aceptable para el Banco. Será contratada y financiada con recursos del programa, según los procedimientos, términos de referencia y solicitud de propuesta no objetados por el Banco. Durante la ejecución, el MOPT presentará al Banco los informes financieros

---

<sup>87</sup> Validado por el Banco el 26 de octubre de 2015, mediante el cual, se establecen las reglas para su implementación y monitoreo una vez que entre en vigor en el país.

<sup>88</sup> Aplica para todos los procesos de contratación directa y/o cuyo costo estimado sea mayor a: (i) US\$5 millones para obras; (ii) US\$0,25 millones para bienes y servicios; y (iii) US\$0,2 millones para consultorías.

<sup>89</sup> La revisión ex post abarcará al menos un ejercicio presupuestario y se determinará por al menos el 10% de los expedientes preferentemente electrónicos que sean seleccionados aleatoriamente.

<sup>90</sup> Esta supervisión se realizará a través de su sistema nacional, una vez que su uso se encuentre autorizado.

auditados, dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada ejercicio fiscal, o de la fecha del último desembolso vigente.

**B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados**

- 3.10 **Monitoreo.** Se realizará a través de informes semestrales de progreso, los cuales deben ser presentados por el MOPT dentro de los 60 días siguientes a la finalización de cada semestre. Los informes deberán incluir el contenido detallado en el Plan de Monitoreo y Evaluación (PME) ([EER#2](#)), así como el cumplimiento de los criterios de elegibilidad detallados en el contrato de préstamo y el ROP ([EEO#7](#)).
- 3.11 **Evaluación.** Constará de: (i) un análisis antes y después del desempeño de los indicadores de resultado e impacto asociados a objetivos específicos y objetivo general; (ii) una revisión de la teoría de cambio de la intervención; (iii) una revisión de la evidencia en la literatura sobre la efectividad de intervenciones similares en contextos comparables; y (iv) una evaluación cualitativa que provea información complementaria de la atribución de los resultados alcanzados al programa. Las principales preguntas de esta evaluación estarán referidas a si las inversiones realizadas lograron contribuir a los objetivos del programa ([EER#2](#)).
- 3.12 **Información para el monitoreo y la evaluación del programa.** El OE será responsable del mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos y seguimiento ([EER#2](#)). El MOPT se comprometerá a mantener un sistema de monitoreo y evaluación del programa, sobre el cual preparará los informes y datos que remitirán al Banco. Para efectos de la evaluación, el OE recopilará, almacenará y mantendrá consigo toda la información, indicadores y parámetros, incluyendo los planes anuales, y las evaluaciones intermedia y final, necesarios para la elaboración del Informe de Terminación de Proyecto.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		ES-L1155
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Inclusión Social e Igualdad -Productividad e Innovación -Integración Económica -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	-Vías construidas o mejoradas (km) -Instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas (#)	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-3046-1	Desarrollar servicios de infraestructura inclusivos y sostenibles
Matriz de resultados del programa de país	GN-3087-2	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2022.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.7
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.2
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		4.0
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.0
5.1 Mecanismos de Monitoreo		3.4
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio Bajo
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Auditoría interna.  Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios.
No-Fiduciarios	Si	Sistema Nacional de Estadística.
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	EEO#13 Análisis de Gobernanza del Programa

**Nota de valoración de la evaluabilidad:**

Este proyecto de obras múltiples, de US\$100mm tiene como objetivo general mejorar las condiciones de circulación de la red vial nacional no pavimentada terciaria y rural, contribuyendo a aumentar la actividad económica y la generación de oportunidades de empleo inclusivo en la población beneficiada por las intervenciones del programa. Plantea como objetivos específicos: (i) mejorar la calidad de servicio; y (ii) asegurar la resiliencia, de los caminos no pavimentados financiados por la operación. El diagnóstico es claro. En 2020 el 53% de la red vial no pavimentada (RVNP) presentaba un mal estado y otro 26% un estado regular. Esto afecta la competitividad de las MiPYMES dependiente de esta RVNP para transportar su producción. En los cuatro caminos de la muestra, el proyecto analizó que las ganancias potenciales de tiempos de viaje hacia los principales nodos logísticos del país estaban entre el 9% y el 28%, afectando a alrededor del 4,4% de las empresas ubicadas en zonas rurales. Encuestas sobre la importancia de los costos de transporte en el total de costos de producción de MiPYMES en zonas rurales, muestra que para el 67% de las empresas representa entre el 11% y 20% de los costos, y para 25% de las empresas representan más del 20% de los costos. El proyecto propone la mejora y rehabilitación de tramos en la RVNP de clasificación terciaria y rural, buscando reducir costos y tiempos de viaje y aumentar la resiliencia al cambio climático reduciendo episodios de no transitabilidad. El diseño de las obras seguirá estándares que debería repercutir positivamente sobre la seguridad vial, y sobre la accesibilidad de personas con discapacidad. Adicionalmente el programa propone acciones complementarias orientadas al fortalecimiento de la gestión vial y la transparencia e integridad del Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, y también a aumentar la proporción de mujeres contratadas en la construcción de las obras. La matriz de resultados incluye indicadores asociados al objetivo general y objetivos específicos que son adecuados y con metas razonables. Se puede resaltar como novedoso que uno de los indicadores asociados al objetivo general tratará de aproximar cambios en actividad económica con información satelital de luminosidad. El análisis económico es apropiado, con supuestos y análisis de sensibilidad razonables y estándar. El valor presente neto estimado del programa es de US\$33,6mm y la tasa interna de retorno es del 16,3%. Todas las obras incluidas en la muestra representativa del proyecto son económicamente viables, utilizando la tasa de descuento estándar del 12%. El plan de evaluación es apropiado. Propone realizar un análisis antes y después de los indicadores de los objetivos específicos y general, un análisis de costo beneficio expost y una evaluación cualitativa del programa. Este ejercicio no permitirá realizar la atribución empírica de los resultados obtenidos.

**Matriz de Resultados**

<b>Objetivo del Proyecto:</b>	El objetivo general para esta operación será: Mejorar las condiciones de circulación de la red vial nacional no pavimentada terciaria y rural, contribuyendo a aumentar la actividad económica y la generación de oportunidades de empleo inclusivo en la población beneficiada por las intervenciones del programa. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de servicio; y (ii) asegurar la resiliencia, de los caminos no pavimentados financiados por la operación.
-------------------------------	--

**Objetivo General de Desarrollo**

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base	Año Línea de Base	Año esperado para el Logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Objetivo general de desarrollo:</b> Mejorar las condiciones de circulación de la red vial nacional no pavimentada terciaria y rural, contribuyendo a aumentar la actividad económica y la generación de oportunidades de empleo inclusivo en la población beneficiada por las intervenciones del programa.							
Indicador I.1: Índice de la red vial nacional pavimentada terciaria modificada y rural modificada en condición buena y excelente	Índice	100	2022	2027	106	Informe del estado de condición de la red vial nacional rural de vías interurbanas pavimentadas terciaria modificada y rural modificada	<ul style="list-style-type: none"> <li>La actualización del índice se realizará en función de las obras que se incorporen al programa.</li> <li>La red vial por intervenir con los recursos del programa será la red vial nacional no pavimentada en sus categorías terciaria y rural, la cual, luego de las intervenciones previstas<sup>91</sup>, pasará a ser parte de la red vial nacional pavimentada en categorías terciaria modificada y rural modificada, respectivamente. Se adopta como indicador de impacto la variación en la condición Buena y Excelente de la red vial pavimentada, ya que esta será la futura categoría en la que clasificarán los caminos del programa<sup>92</sup>.</li> <li>El análisis se realizará tomando en cuenta la red vial de los</li> </ul>

<sup>91</sup> Intervenciones similares a los proyectos contemplados como parte de la muestra representativa del Programa de Caminos Rurales, en que los caminos serán pavimentados bajo los estándares contemplados por esta operación.

<sup>92</sup> En el Plan de Monitoreo y Evaluación se amplía la justificación de la medición del presente indicador.

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base	Año Línea de Base	Año esperado para el Logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
							departamentos donde se realizan intervenciones.
Indicador I.2. Luminosidad promedio de las zonas de influencia de los tramos intervenidos	Índice de luminosidad	100	2021	2027	103	<i>Black Marble</i> (NASA) <sup>93</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El índice será calculado para todos los tramos intervenidos, ponderando por el número de km de cada tramo.</li> <li>• El promedio ponderado de línea de base para los cuatro tramos de la muestra es 0.316 Watts/m2/sr.</li> </ul>
Indicador I.3: TPDA <sup>94</sup> de camiones de carga Tipo C2	Índice	100	2022	2027	115	Estudio de Transito del tramo intervenido o Sistema de Gestión Vial de El Salvador (SIGESVIES) o proyecciones obtenidas del sistema	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El MOPT presentará los de medición del TPDA en los tramos intervenidos, así como el cálculo del valor índice correspondiente a nivel de departamento.</li> <li>• La actualización del índice se realizará en función de las obras que se incorporen al programa.</li> </ul>
Indicador I.4: Porcentaje de mujeres contratadas que participan en la construcción de tramos viales intervenidos por el programa	Porcentaje	0%	2021	2027	10%	Informes de seguimiento de obras del Organismo Ejecutor	

<sup>93</sup> Ver detalles en Plan de Monitoreo y Evaluación.

<sup>94</sup> TPDA: Tránsito Promedio Diario Anual.

## Objetivos de Desarrollo Específicos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Objetivo Específico de desarrollo 1:</b> Mejorar la calidad de servicio de los caminos no pavimentados financiados por la operación						
Indicador D.1: Costo promedio ponderado de operación vehicular en tramos viales intervenidos por el programa <sup>95</sup>	Índice	100	2022	60	Estudio de costos de operación vehicular en base al HDM4-VOC del modelo RED	
Indicador D.2: Tiempos de viaje ponderado en tramos viales intervenidos por el programa <sup>1</sup>	Índice	100	2022	40	Estudio de tiempos de viaje en base al HDM4-VOC del modelo RED	
<b>Objetivo Específico de desarrollo 2:</b> Asegurar la resiliencia de los caminos no pavimentados financiados por la operación						
Indicador D.3: Índice anual de días de intransitabilidad por km asociado a eventos climáticos frecuentes en los caminos intervenidos <sup>96</sup>	Índice	0,002	2022	0	Control de incidentes de la DACGER y datos de precipitación de MARN	<ul style="list-style-type: none"> <li>El indicador captura la reducción en el impacto de los eventos hidrológicos frecuentes sobre intransitabilidad como resultado de las mejoras y obras de drenaje que se van a implementar en los caminos intervenidos.</li> </ul>

<sup>95</sup> La línea base y el valor obtenido se calculará en función del total de los caminos intervenidos, ponderados por la extensión en km de cada tramo.

<sup>96</sup> El índice se estima como la esperanza matemática del número de días de intransitabilidad por km para eventos con periodos de retorno menores de 15 años. Ver detalle en Plan de Monitoreo y Evaluación. La línea base y el valor obtenido se calculará en función del total de los caminos intervenidos.

## Productos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Componente 1: Rehabilitación y/o mejora de caminos terciarios y rurales</b>											
Indicador P.1: Número de km de caminos construidos o rehabilitados con criterios de accesibilidad universal (Acceso a PcD) y seguridad vial implementados	km	0	2022	0	18,6	26,5	44,5	10,4	100	Informe de ejecución	
<b>Componente 2: Fortalecimiento de la Gestión Vial</b>											
Indicador P.2: Número de agencias fortalecidas con equipamiento, <i>software</i> y mobiliario	# Agencias	0	2022	0			1		1	Informe de ejecución	• Equipo Especializado, Equipo Tecnológico Licencias, Equipo de Campo, entre otros que fortalezcan la gestión vial.
Indicador P.3: Asistencias técnicas para el fortalecimiento de la Gestión Vial finalizadas	# Asistencias Técnicas	0	2022		1	1	1		3	Informe de ejecución	• Asistencias técnicas en áreas de ingeniería vial, ingeniería ambiental, seguridad vial, economía y administración, entre otras.
Indicador P.4: Sistema informático de gestión vial mejorado	Sistema	0	2022					1	1	Informe de ejecución	• Mejoras al SIGESVIES

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Indicador P.5: Consultoría en materia de Cambio Climático y Desastres Naturales finalizadas	Consultoría	0	2022			1			1	Informe de ejecución	• Líneas base para Blue Spot Analysis
Indicador P.6: Formaciones en materia de violencia de género y personas con discapacidad implementadas	Programas de Capacitación	0	2022			3			3	Programas definidos e informe del OE de las acciones implementadas	• Incluye: (i) programa de capacitación a mujeres en ocupaciones no tradicionales; (ii) capacitación y sensibilización sobre inclusión laboral de PcD; y (iii) programa de capacitación a empresas contratistas sobre equidad de género y violencia contra las mujeres
Indicador P.7: Programa de pasantías remuneradas en temas de género implementado	Programas de Pasantías	0	2022		1				1	Programas definidos e informe del OE de las acciones implementadas	• Pasantías para mujeres en ocupaciones no tradicionales y para estudiantes universitarias o recién graduadas en áreas de ingeniería o similar
Indicador P.8: Capacitaciones para el fortalecimiento de la Gestión Vial implementadas	Capacitaciones	0	2022	7					7	Informe de ejecución	



## Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

**País:** EL SALVADOR

**División:** INE/TSP

**No. de operación:** ES-L1155 **Año:** 2022

**Organismo Ejecutor (OE):** Ministerio de Obras Públicas y de Transporte (MOPT)

**Nombre de la Operación:** Programa de Caminos Rurales

### I. Contexto Fiduciario del Organismo Ejecutor

1. Uso de sistema de país en la operación (Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad podría ser aplicable a la operación, de acuerdo con los términos de la validación del Banco).

<input checked="" type="checkbox"/> Presupuesto	<input checked="" type="checkbox"/> Reportes	<input checked="" type="checkbox"/> Sistema Informativo	<input checked="" type="checkbox"/> Licitación Pública Nacional (LPN)
<input checked="" type="checkbox"/> Tesorería	<input type="checkbox"/> Auditoría Interna	<input checked="" type="checkbox"/> Comparación de Precios	<input type="checkbox"/> Otros
<input checked="" type="checkbox"/> Contabilidad	<input type="checkbox"/> Control Externo	<input checked="" type="checkbox"/> Consultores Individuales	<input type="checkbox"/> Otros

### 2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input type="checkbox"/>	Co-Financiamiento	No aplica.
<input type="checkbox"/>	Co-ejecutores /Sub ejecutores	No aplica.
<input checked="" type="checkbox"/>	Particularidades de la ejecución fiduciaria	El Prestatario será la República de El Salvador y el MOPT será el Organismo Ejecutor (OE), quien, a través de Unidades administrativas, financieras y de contrataciones del Ministerio, con dedicación parcial al proyecto, realizarán la operación integral del programa.

### 3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria del OE	La evaluación concluye que el OE posee una capacidad media para llevar a cabo la ejecución de este programa. El riesgo fiduciario se ha determinado como medio-bajo. La experiencia del OE en ejecución de operaciones financiadas por el BID es reciente, ya que en la actualidad ejecutan un componente del ES-L1075. No obstante, en lo referente a temas de gestión financiera, y para asegurar una ejecución eficiente, se requiere la contratación de personal que se dedique de manera exclusiva al programa. Así mismo, se requiere también que se diseñe un mecanismo de coordinación adecuado con el Ministerio de Hacienda para garantizar la creación oportuna de un espacio fiscal que garantice la disponibilidad de recursos en el presupuesto general de la república (PGR).
-----------------------------	--

### 4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

Área (Gestión financiera / adquisiciones)	Riesgo	Nivel de riesgo	Respuesta al riesgo
Gestión Financiera / Gestión de Adquisiciones	Si no se cuenta con especialistas disponibles con dedicación exclusiva para atender las actividades del Programa, se podría retrasar la ejecución física y financiera de las obras.	Medio-Alto	-Creación de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP) como parte de la estructura del MOPT. -Incorporar como parte de la UEP un equipo de especialistas y técnicos necesarios para atender las actividades del Programa.

Área (Gestión financiera / adquisiciones)	Riesgo	Nivel de riesgo	Respuesta al riesgo
Gestión de Adquisiciones	Si el MOPT no dimensiona adecuadamente el alcance de los contratos de las obras, se sobreestimarán los costos de las mismas y no se alcanzará la ejecución financiera planificada.	Medio-Alto	-Generar una situación de acompañamiento y complicidad con la UEP, para que temas como sub o sobre valoración de costos, capacidad técnica y oportunidad de los procesos se visualicen previamente y puedan tener alternativas antes de que generen un problema.

5. Políticas y guías aplicables a la operación:

Las adquisiciones estarán definidas en el Plan de Adquisiciones (PA) aprobado por el Banco. Estas se realizarán en el marco de las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el BID (GN-2350-15) o las que se encuentren vigentes. Para la gestión financiera se aplicará la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12 o su versión vigente).

En virtud del documento AB-2990, el desembolso de los recursos del Préstamo estará sujeto a los siguientes límites máximos: (i) hasta 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta 50%, durante los primeros 36 meses, contados a partir de la fecha de aprobación del Préstamo por el Directorio Ejecutivo del Banco. Estas limitaciones podrían resultar inaplicables en la medida que se hayan cumplido los requisitos establecidos en la política del Banco, siempre que el prestatario haya sido notificado por escrito.

6. Excepciones a políticas y guías: No se contemplan excepciones.

## II. Aspectos a ser Considerados en las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo

El control externo del programa se encargará a una firma de auditores independientes. La contratación quedará a cargo del OE y la firma podrá ser la misma que audita los Estados Financieros de otra operación que estuviese siendo ejecutada por el mismo OE. En caso de realizarse un proceso competitivo deberá seguirse los lineamientos establecidos en el Nuevo Marco de Gobernanza para la Gestión de Auditoría Externa de Operaciones Financiadas por el BID. Los estados financieros anuales también se prepararán de conformidad con el Marco mencionado. Para garantizar la efectividad de la labor de auditoría, la firma responsable deberá estar contratada a más tardar en el mes de septiembre del ejercicio fiscal en ejecución y sujeto a ser auditado.
<b>Tipo de auditoría:</b> Anualmente los EFA del programa dentro de los 120 días posteriores a la finalización del año fiscal. Los EFA de cierre del programa serán presentados dentro de los 120 días posteriores a la fecha de último desembolso.

## III. Acuerdos y Requisitos para la Ejecución de Adquisiciones

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de Licitación	Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (GN-2349-15 o la que se encuentre vigente) sujetas a LPI, se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación del Banco. Así mismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (GN-2350-15 o la que se encuentre vigente) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas emitida por el Banco. Para las Licitaciones Nacionales y Comparaciones de Precios se utilizarán los documentos acordados con el país y el Banco.  La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección,
-------------------------------------	--------------------------	---

		es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser ex-ante y es independiente del método de revisión de la adquisición
<input checked="" type="checkbox"/>	Uso de Sistemas Nacionales	<p>La publicidad de las contrataciones a través de COMRPASAL será utilizado para todos los procesos de contratación, así mismo, una vez suscritos los documentos nacionales para la compra de bienes, obras y servicios distintos de consultoría, mediante Comparación de Precios serán utilizados de acuerdo con la aprobación del Directorio Ejecutivo del Banco.</p> <p>En el Plan de Adquisiciones de la operación se indicarán las contrataciones que se ejecutarán a través del sistema nacional en el alcance aprobado.</p>
<input type="checkbox"/>	Arreglos Alternativos para las Adquisiciones	No considerado.
<input type="checkbox"/>	Apoyo Complementario de Adquisiciones	No considerado.
<input type="checkbox"/>	Contratación y Selección Directa	No considerado.
<input checked="" type="checkbox"/>	Capacitación	Las capacitaciones serán concursadas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Gastos Recurrentes	<p>Los gastos recurrentes y de mantenimiento requeridos para poner en funcionamiento el proyecto y durante su vida útil, serán aprobados por el Jefe de Equipo y se incluirán en los Planes Anuales del Programa siguiendo los procedimientos administrativos del Ejecutor referenciados en su ROP. Dichos procedimientos serán revisados y aceptados por el Banco, siempre que no vulneren los principios economía, eficiencia y competencia.</p> <p>Se prevén dentro de estos gastos: Alquiler de oficinas, servicios públicos y de comunicaciones, traducciones, cargos bancarios, artículos de oficina, gastos de propaganda o anuncios, fotocopias, combustible, alojamiento, viáticos, logística para eventos, correos, servicios secretariales y de conducción, vigilancia, entre otros acordados con el Banco. (Conforme el tratamiento de gastos recurrentes y Política de Elegibilidad de Gastos GN 2331-15 y actualizaciones).</p>
<input type="checkbox"/>	Proyectos con Intermediarios Financieros	No considerado.
<input checked="" type="checkbox"/>	Adquisiciones Anticipadas Financiamiento Retroactivo	<p>El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, hasta un monto máximo de US\$10.000.000 (10% del monto del préstamo) que podrá ser desembolsado tomando en cuenta las restricciones de desembolsos, los gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo relativos a las actividades de los Componentes 1, 2 y el apartado de administración, evaluación y auditorías, siempre que hayan sido efectuados de acuerdo a condiciones sustancialmente análogas a las establecidas en el Contrato de Préstamo.</p> <p>Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 23 de diciembre de 2021 (fecha de aprobación del Perfil de Proyecto), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.</p>
<input type="checkbox"/>	Disposiciones Especiales de Adquisiciones aplicables a la operación	No considerado.

<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Supervisión de las Adquisiciones</b>	<p>El método de supervisión será ex post para todos los procedimientos nacionales y se aplicará la modalidad de revisión ex ante a todos los procesos internacionales y excepcionales como Contratación Directa, Selección Directa, nuevas modalidades y procesos fuera de los umbrales establecidos, según el nivel de riesgo fiduciario identificado para el Programa. Para adquisiciones que se ejecuten a través del sistema nacional, la supervisión se llevará por medio del sistema de supervisión nacional del país.</p> <p>El método ([i] ex ante; [ii] ex post; o [iii] sistema nacional) de supervisión se debe determinar para cada proceso de selección. Las revisiones ex post serán anuales de acuerdo con el Plan de supervisión del proyecto, sujeto a cambios durante la ejecución. Los reportes de revisión ex-post incluirán al menos una visita. La inspección verifica la existencia de las adquisiciones (dejando la verificación de la calidad y cumplimiento de especificaciones al especialista sectorial), escogida de los procesos de adquisiciones sujetos a la revisión ex post (mínimo 10% de contratos revisados físicamente). Los montos límite para la revisión ex post son los siguientes:</p> <table border="1" data-bbox="475 730 1445 837"> <tr> <th>Obras</th><th>Bienes/Servicios</th><th>Servicios de Consultoría</th></tr> <tr> <td>5,000,000.00</td><td>250,000.00</td><td>200,000.00</td></tr> </table>	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría	5,000,000.00	250,000.00	200,000.00
Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría						
5,000,000.00	250,000.00	200,000.00						
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Registros y Archivos</b>	<p>Las Unidades Administrativas, financieras y de Contrataciones serán responsables de mantener los controles adecuados para el resguardo e integridad de los registros y archivos originales de los procesos de contratación e información financiera a su cargo en el marco de la ejecución del programa. El Banco podrá, en cualquier momento verificar los estándares de organización, control y seguridad de los archivos.</p>						

#### Adquisiciones Principales

Descripción de la adquisición	Método de Selección	Nuevos Procedimientos/ Herramientas	Fecha Estimada	Monto Estimado miles US\$
<b>Bienes</b>				
Equipo tecnológico y especializado	Ex ante	LPI		605,6
Licencias	Ex ante	LPI		694,4
Equipo de campo	Ex ante	LPI		730
Mejoramiento Camino Rural - Joateca hacia Arámbala (MOR15)	Ex ante	LPI		7.900
Mejoramiento Camino Rural - Pavimentación El Coco (SAN 16)	Ex ante	LPI		11.465

Mejoramiento Camino Rural - Tecoluca al Playón (SAV27)	Ex ante	LPI		8.100
Rescate del Anillo periférico	Ex ante	LPI		7.790
Mejoramiento Camino Rural - San Alejo (UNI07)	Ex ante	LPI		6.924
Mejoramiento Camino Rural - Calle al lago de Coatepeque (SAN 24)	Ex ante	LPI		11.500
Servicios de no consultoría				
Cursos y capacitaciones varios	Ex post	CP		100
Firmas				
Evaluación final	Ex post	SCC		100
Auditoría externa	Ex post	SCC		100
Individuos				
Consultorías de apoyo a las unidades administrativas, financieras y de contrataciones	Ex ante	3CV		1.800

#### IV. Acuerdos y Requisitos para la Gestión Financiera

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	<p>El presupuesto del organismo ejecutor cuenta con categorías programáticas y otras clasificaciones por objeto del gasto.</p> <p>El ejecutor es responsable del proceso de formulación y programación del presupuesto anual. Para ello deberán de realizar todos los procedimientos conducentes a la consolidación del presupuesto anual para su aprobación. A medida que surgen necesidades de ampliaciones o reasignaciones de partidas, el ejecutor deberá solicitar las modificaciones encargándose de gestionar su aprobación.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	<p>Se utilizará el subsistema nacional de tesorería. El OE solicitará la apertura de una cuenta especial en el Banco Central de Reserva, para recibir desembolsos y hacer pagos del proyecto. Este mecanismo formará parte de la Cuenta Única del Tesoro del MH. El Banco efectuará los desembolsos mediante la modalidad de anticipos de fondos para la ejecución de las actividades y adquisiciones previstas para períodos de hasta seis meses. La programación de flujo de efectivo que prepare la OE deberá ser consistente con el POA y PA que hayan sido no objetados por el Banco, y deberá cubrir un horizonte móvil de al menos 12 meses. Se prevé que la operación justifique un 80% de los saldos acumulados pendientes de justificación.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información y	<p>Se utilizará el sistema nacional. Los registros contables estarán a cargo del Departamento de Administración y Finanzas del OE. Se complementarán con procesos manuales que permitan preparar los estados financieros de propósito</p>

	generación de reportes	especial, en los formatos requeridos por el Banco. El resguardo de la documentación de respaldo será responsabilidad del OE y deberá ser conservada mínimo tres años posteriores a la fecha de último desembolso. Para el registro contable de la operación se utilizará el método base caja. Como complemento a las políticas y guías aplicables a la operación se utilizará el ROP con la definición documentada de flujos de trabajo y controles internos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control Interno y auditoría interna	Aplican las normas técnicas de control interno emitidas por la CCR. Son responsables del control interno todos funcionarios y consultores que intervengan en la ejecución del proyecto conforme a su área de acción. La Dirección de Auditoría interna (DAI) del MOPT incluirá en sus planes anuales de trabajo actividades de control en el ámbito del proyecto.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control externo e Informes financieros	Se realizará mediante una firma de auditoría independiente (FAI) externa elegible, o por la CCR si en caso esta ha sido autorizada por el Banco para auditar las operaciones que financia. La firma será contratada con cargo a los recursos del préstamo según los términos de referencia (TdR) y solicitud de propuesta que hayan sido no objetados por el Banco. Los informes de estados financieros auditados anuales serán presentados al BID por el OE, a más tardar, 120 días luego de concluido el período fiscal correspondiente, y un estado financiero final (de cierre) a más tardar 120 días después de la fecha de último desembolso. El auditor externo podrá ser contratado por el plazo previsto de ejecución del contrato de préstamo. Los TdR establecerán el tipo de revisión, oportunidad y alcance de la auditoría. El auditor externo seleccionado y las normas de auditoría a aplicar serán aceptables para el Banco. De acuerdo con la naturaleza y riesgo de la operación se requerirá una auditoría de propósito especial y se recomienda contratar un auditor de categoría Elegible Plus.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión Financiera de la operación	Se prevé un plan de supervisión que incluirá al menos 1 visita semestral, la cual se hará de preferencia previo a las revisiones de cartera. Adicionalmente, está la auditoría externa y comunicación permanente con el OE para atender dudas que existieran.

Otra información relevante para la operación (BI): No aplica.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/22

El Salvador. Préstamo \_\_\_\_/OC-ES a la República de El Salvador  
Programa de Caminos Rurales

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar a la Presidente a.i. del Banco, o al representante que ella designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de El Salvador, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Caminos Rurales. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$100.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2022)

LEG/SGO/CID/EZSHARE-275433124-8706  
ES-L1155