



Informe de Terminación de Proyecto

PCR

Nombre del Proyecto:	Programa Multifase de Caminos Sostenibles en Áreas Rurales Fase I
País:	El Salvador
Sector:	Transporte
Equipo de Proyecto Original:	Luis Hidalgo (RE2/FI2), Jefe; Carlos Trujillo (RE2/FI2); Maria Eugenia Nepote-Cit (LEG/OPR); Ophelie Chevalier (LEG/OPR); Augusto Ruiz-Eldredge (COF/CES); Francisco Demichelis (RE2/FI2); y Héctor Ávila (Consultor).
Número de Proyecto:	ES0129
Número de Préstamo:	1314/OC-ES
Fecha del QRR:	29 de junio de 2009
Fecha de Aprobación:	10 de julio de 2009

PCR Equipo: Autor Principal y Miembros: German Cruz (ENE/CES), Jefe; Rafael Acevedo (INE/TSP); Cesar Castellón (TSP/CGU); Mario Castañeta (CID/CES); Nelson Estrada (Consultor); Carlos Moreno (Consultor)

ÍNDICE

I.	INFORMACIÓN BÁSICA	1
II.	EL PROYECTO	2
	A. Contexto del Proyecto	2
	B. Descripción del Proyecto	4
	C. Revisión de la Calidad del Diseño	4
III.	RESULTADOS	5
	A. Efectos Directos.....	5
	B. Externalidades	7
	C. Productos	8
	D. Costos del Proyecto	12
IV.	IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO	13
	A. Análisis de los Factores Críticos	13
	B. Desempeño del Prestatario	13
	C. Desempeño del Banco	14
V.	SOSTENIBILIDAD.....	14
	A. Análisis de Factores Críticos	14
	B. Riesgos Potenciales	15
	C. Capacidad Institucional	15
VI.	EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	16
	A. Información sobre Resultados	16
	B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post.....	16
VII.	LECCIONES APRENDIDAS	16

ANEXOS ADJUNTOS

ANEXO I – Acta del Taller de Cierre

ANEXO II – Evaluación del Prestatario

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
COMURES	Corporación de Municipalidades de la República de El Salvador
DIV	Dirección de Inversión Vial
DMV	Dirección de Mantenimiento Vial
EIA	Estudios de Impacto Ambiental
FOVIAL	Fondo de Conservación Vial de El Salvador
GGA	Gerencia de Gestión Ambiental
GOES	Gobierno de la República de El Salvador
MAG	Ministerio de Agricultura y Ganadería
MARN	Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales
MOPTVDU	Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano
MOP	Ministerio de Obras Públicas
PNCSAR	Programa Nacional de Caminos Sostenibles en áreas Rurales
SIGESVIES	Sistema de Gestión Vial de El Salvador
UA	Unidad Ambiental
UACI	Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucionales
UCP	Unidad Coordinadora de Proyectos
UIDV	Unidad de Investigación y Desarrollo Vial
UMC	Unidad Mantenimiento por Contrato
UPV	Unidad de Planificación Vial
USAID	Agencia Internacional para el Desarrollo de los Estados Unidos
VMOP	Vice Ministerio de Obras Públicas

I. INFORMACIÓN BÁSICA

Datos Básicos (monto en US\$)							
NO. Proyecto: ES0129 Prestatario: República de El Salvador Agencia ejecutora (AE): Ministerio de Obras Públicas Préstamo: 1314/OC-ES Sector: Transporte Instrumento de préstamo: Multifase	Título: Programa Multifase de Caminos Sostenibles en Áreas Rurales Fase I Fecha aprobación Directorio: 11-Abr-2001 Fecha efectividad contrato préstamo: 19-Dic-2001 Fecha elegibilidad primer desembolso: 03-May-2002 <u>Meses en ejecución</u> * desde aprobación: 98 * desde efectividad del contrato: 90 <u>Períodos de desembolso</u> Fecha original desembolso final: 19-Dic-2004 Fecha actual desembolso final: 30-Jun-2009 Extensión acumulativa (meses): 54 Extensión especial (meses): 0 <u>Monto préstamo</u> * Monto original: 58,000,000 * Monto actual: 57,712,030 * Pari Passu: 74% <u>Desembolsos</u> Monto a la fecha: 100% Costo Total del Proyecto (Estimado Original): 75,120,000 <u>Redireccionamiento</u> Este proyecto: - recibió fondos de otro proyecto? <input type="checkbox"/> - Envío fondos a otro proyecto? <input type="checkbox"/> - N/A <input checked="" type="checkbox"/> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">De/Para No. Proyecto</th> <th style="width: 33%;">Para No. Sub-préstamo</th> <th style="width: 33%;">Monto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 30px;"></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	De/Para No. Proyecto	Para No. Sub-préstamo	Monto			
De/Para No. Proyecto	Para No. Sub-préstamo	Monto					
Reducción de Pobreza (PTI): Equidad Social (SEQ): Clasificación ambiental:	Sí Sí A, B, o C Según el estudio de auditoria que se llevó a cabo con una muestra de 6 proyectos, el manejo ambiental del programa fue desarrollado satisfactoriamente. En estado de "Alerta" Está el proyecto "en alerta" por PAIS: Sí De ser afirmativo, favor indicar razones (Clasificaciones OD, PI, indicadores relevantes de PAIS): N/A Comentarios de relevancia de la clasificación de alerta de este proyecto (si aplica): El proyecto esta en su etapa final, sin embargo aparece clasificado en estado de alerta debido a que en el último año presento poco avance en desembolsos y ejecución. A la fecha se ha desembolsado y utilizado el 100% de los recursos.						

Resumen de la Clasificación de Desempeño				
OD	<input type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input checked="" type="checkbox"/> Probable (S)	<input type="checkbox"/> Poco Probable (PP)	<input type="checkbox"/> Improbable (MI)
PI	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
SO	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

II. EL PROYECTO

A. Contexto del Proyecto

- 2.1 La operación mencionada fue propuesta para desarrollarse bajo el concepto de Programa “Multifase”, con dos etapas de ejecución de aproximadamente tres años cada una, las cuales contarían con un financiamiento del Banco por US\$58 y US\$47 millones, respectivamente. La Fase I estaba prevista para ejecutarse entre los años 2001 y 2004, incluyendo la rehabilitación de caminos rurales sostenibles afectados por el terremoto del 2001 y la rehabilitación y mejoramiento de la red de caminos rurales. La modalidad de Programa Multifase fue concebida para adaptar el dimensionamiento de la operación a los niveles de endeudamiento acordados con el país en el programa operativo, a la vez que permitía definir los hitos en el proceso de reforma institucional del MOP que servirían de fundamento a la sostenibilidad de la red vial. Efectivamente, el procesamiento de la segunda fase se llevaría a cabo, luego de que se comprobara que se habían cumplido sustancialmente los objetivos de la primera, incluida la ejecución satisfactoria de las obras y la evaluación sobre el cumplimiento de los hitos previamente acordados, proceso que se apoyaría con una Misión de supervisión y evaluación, basada en los resultados del Informe de Evaluación de la fase I.
- 2.2 El programa busca atender una de las recomendaciones del estudio “Apertura del Potencial Económico del sector Rural de El Salvador”, preparado por un Grupo Inter-divisional del Departamento Regional de Operaciones II del Banco, donde se señaló que uno de los problemas del rezago de las zonas rurales en El Salvador, lo constituye la carencia de acceso vehicular permanente a las zonas rurales del país, ya que esto impide el desarrollo de las mismas y su integración efectiva a la economía nacional. Adicionalmente, el programa pretende contribuir a resolver la falta de servicios de transporte de carga y pasajeros, lo cual afecta significativamente la movilidad del mercado laboral, el movimiento de la producción agrícola y el acceso de la población rural a los servicios públicos como salud y educación.
- 2.3 Como parte de las políticas de reactivación del sector agrícola y de integración de las comunidades rurales, las autoridades del país iniciaron la ejecución del Programa Nacional de Caminos Sostenibles en áreas Rurales (PNCSAR), el cual buscaba la rehabilitación y mejoramiento de aproximadamente 1,000 kilómetros de caminos terciarios en las áreas rurales. Mediante este programa se conectarían las cabeceras municipales con las redes principales, otorgando prioridad a las zonas de mayor pobreza y con más alta vulnerabilidad ante los fenómenos naturales.
- 2.4 La primer etapa del PNCSAR (400 kms.), fue iniciada por el GOES en 1999 con recursos propios y con financiamientos procedentes de USAID, el BID (\$37 millones) y otros gobiernos, ejecutándose por el VMOP, con base en las estrategias y prioridades definidas por un Comité Interinstitucional conformado por titulares del MOPTVDU, Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) y la

Corporación de Municipalidades de la República de El Salvador (COMURES). En este contexto, el gobierno solicitó el apoyo del Banco para financiar la ejecución de las etapas siguientes del programa, para lo cual se acordó incluir el “Programa Multifase de Caminos Sostenibles en áreas Rurales. ES0129” que financiaría la rehabilitación y mejoramiento de aproximadamente 600 km. de la red vial, 300 de los cuales se finalizarían en la Fase I y 300 se completarían en la Segunda Etapa del Programa.

- 2.5 Según la evaluación final de la primera fase, llevada a cabo en el 2004, la operación había cumplido con las siete condiciones requeridas para la implementación de la fase siguiente. Específicamente, el informe señala que la exitosa ejecución de sus diversos componentes había logrado:
- i. Consolidar al FOVIAL como un mecanismo de ejecución del mantenimiento de la Red Vial Prioritaria, atendiéndola mediante la contratación de microempresas;
 - ii. Dejar sin vigencia el requisito de reorganizar el área del MOP que se encargaría del mantenimiento de la red no atendida por FOVIAL, ya que desde el año 2002, dicho Fondo asumió la responsabilidad de atender la totalidad de la Red Vial Prioritaria;
 - iii. Establecer y capacitar la Unidad Ambiental (UA);
 - iv. Modernizar el área de planificación del MOP;
 - v. Fortalecer el área de ejecución de proyectos del MOP en todos los aspectos constructivos y de supervisión de las obras;
 - vi. Fortalecer las unidades administrativas y financieras del Ministerio;
 - vii. Haber comprometido un porcentaje mínimo del 75% de los fondos BID y haber desembolsado al menos el 50% de los mismos
- 2.6 En vista de los resultados positivos que arrojó la referida evaluación, se procedió a la preparación de la Fase II y a su presentación al Directorio del Banco. El contrato de préstamo se aprobó en junio de 2005 y se firmó con el Gobierno de El Salvador el 4 de abril de 2006.
- 2.7 Sin embargo, la aprobación de los \$47 millones, correspondientes a la segunda fase para rehabilitar y mejorar los restantes 300 kilómetros de caminos, no obtuvo ratificación de la Asamblea Legislativa, al no conseguir los 56 votos mínimos que constituyen la mayoría calificada y que son requeridos para la aprobación de préstamos con garantía soberana. El préstamo correspondiente fue cancelado en Abril de 2007.
- 2.8 En este contexto, para garantizar la implementación de la Segunda Fase, el GOES identificó a una nueva agencia ejecutora, el Fondo de Conservación Vial de El Salvador, FOVIAL, con capacidad para contratar empréstitos sin garantía soberana ante organismos internacionales y con atribuciones legales para ejecutar la Fase II del Programa. Luego de evaluar distintas fuentes de financiamiento, el Fondo suscribió en Agosto de 2007, el préstamo No. 1886 por un plazo de 25

años y por un monto de \$60 millones, con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), para rehabilitar al menos 10 rutas que cubren aproximadamente 111 kilómetros de las vías rurales del país.

- 2.9 Cabe destacar que parte de los diseños de las carreteras que se mejorarán en esa fase II fueron realizados en la primera fase del proyecto, por lo que existe plena adicionalidad y total integración de objetivos, entre ambos programas. Además, esta nueva etapa el MOP orientará sus recursos para complementar los proyectos de la Iniciativa del Fondo del Milenio y ampliar las condiciones de conectividad en la zona norte, una de las regiones más económicamente deprimidas de El Salvador.

B. Descripción del Proyecto

- 2.10 **Objetivos del Desarrollo.** El objetivo de proyecto es facilitar la movilización de pasajeros y carga, contribuyendo a la reactivación del sector agrícola, a la integración de las comunidades y al mejoramiento del nivel de vida de la población rural, mediante la rehabilitación de una porción de la red de caminos terciarios en áreas rurales, con un nivel de servicio adecuado, asegurando las condiciones permanentes de transitabilidad.
- 2.11 **Componentes.** El programa incluye cuatro componentes: (i) rehabilitación y mejoramiento de aproximadamente 600 kms. de la red de caminos terciarios de grava en áreas rurales (300 Kms. en la primera fase); (ii) reconstrucción y rehabilitación, en la primera fase, de aproximadamente 100 kms. de caminos rurales sostenibles que resultaron afectados por los terremotos del 2001; (iii) apoyar, durante la primera fase, el desarrollo y consolidación de nuevos mecanismo de ejecución del mantenimiento vial; y (iv) colaborar con el proceso de modernización del Ministerio de Obras Públicas (MOP), reforzando sus funciones de ente normador, planificador, facilitador y supervisor de la infraestructura vial

C. Revisión de la Calidad del Diseño

Revisión de la Calidad del Diseño			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Plenamente Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Menos que Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I)

III. RESULTADOS

A. Efectos Directos

- 3.1 **Reducción en los tiempos de viaje.** Después de la ejecución del programa, los tiempos de viaje se redujeron en el rango del 30.3% al 53.7% con respecto de los requeridos antes de la rehabilitación de los caminos, generando una reducción promedio de 43% en 10 proyectos. En su informe de avance del segundo semestre de 2008, el VMOP, señala que el programa “ha contribuido a la reducción en los tiempos de recorrido debido al mejoramiento de la superficie de rodamiento de las vías”. Para sustentar esta aseveración ha calculado dos indicadores de calidad: (i) el Índice de Condición de Pavimento (OPI), y (ii) el Índice Internacional de Rugosidad (IRI), comparando las características de la red vial del país, antes y después de la ejecución de los proyectos. Los resultados muestran que el OPI calculado en el año 2007 fue de 60 (dentro de una escala de 0 a 100), superior al indicador observado en el año 2005, por lo que las mejoras atribuibles al programa elevaron la calificación en las condiciones de los caminos pavimentados, a la categoría de “BUENA”.
- 3.2 Asimismo, el promedio ponderado del Índice Internacional de Rugosidad (IRI) en toda la red no pavimentada para el 2007, fue de 11,768 mm/km (17.33% menor que el dato observado en el 2005), lo cual representa una mejora importante en la transitabilidad de la misma. Con estos indicadores de base, se procedió al cómputo de los tiempos teóricos de viaje promedio por ruta, antes y después de haberse ejecutado la obra, obteniéndose las tasas de reducción referidas, las cuales exceden el indicador meta de 30%. Esta conclusión coincide con los resultados de la “Encuesta de Opinión a los Usuarios de las Vías”, que la empresa Opinionmeter aplicó a la población meta de los 5 primeros proyectos finalizados, donde se destaca que a juicio de los beneficiados la disminución porcentual en el número de minutos para realizar el recorrido por los caminos rehabilitados fue de 52% en promedio (49 minutos por ruta encuestada).
- 3.3 **Aumento de la conectividad.** El programa ha incrementado permanentemente la conectividad de 226 cabeceras municipales, elevando el porcentaje de municipios conectados con las principales carreteras del país, desde 74%, observable en el año de inicio, hasta 86.25% alcanzado en Mayo de 2009, por lo cual este indicador clave de desempeño se ha cumplido.
- 3.4 **Reducción en los costos de operación vehicular.** Mediante la aplicación del modelo VOC/HDM-III a una muestra de 10 proyectos, el VMOP calculó los costos teóricos de operación vehicular para una evaluación perfil y para una evaluación actualizada, obteniendo por diferencia un ahorro total en el costo de operación vehicular de \$50.98 millones (un ahorro promedio ponderado de \$5.0 millones por proyecto) y una tasa de ahorro promedio de 31.5%, la cual excede el valor previsto para la variable, 25%, dándose por cumplido este indicador de desempeño.

- 3.5 **Incremento en los servicios de transporte público y de carga.** El conteo de tráfico realizado por el VMOP en 6 de los 15 proyectos finalizados, refleja un aumento significativo en el número de vehículos que diariamente circulan por las rutas rehabilitadas. En lo que se refiere a las unidades de transporte de pasajeros, la tasa incremental promedio ponderada de las 6 rutas analizadas, fue de 44%, en tanto que los vehículos de carga, aumentaron su circulación en un promedio ponderado de 90%. Asimismo, la encuesta realizada a los usuarios de las referidas rutas, señala que el 80% de los entrevistados percibe una mejoría en los servicios de transporte de público, como resultado de la ejecución de los proyectos. El aumento esperado en la oferta de servicios de transporte es de 40%, por lo que con base en las cifras obtenidas se considera que este indicador fue cumplido.
- 3.6 **Reducción en el número de accidentes viales.** La tasa de accidentalidad se redujo en el 53.3% de los proyectos concluidos, es decir en 8 de las 15 rutas rehabilitadas, se mantuvo invariable en 2 (13.3%) y se incrementó en las 5 restantes (33.3%). Según el informe de Julio-Diciembre 2008 del VMOP, al comparar los registros del segundo semestre del año 2008 con los del año de referencia, en el grupo no. 1 los resultados muestran que en el 33% de los proyectos se disminuyó la accidentalidad en un 100%; en el otro 33% dicho indicador no mostró ninguna variación; y en el restante 33%, se incrementaron los accidentes en un promedio del 150%; lo que representa un incremento grupal del 50% respecto del año base.
- 3.7 En el caso del grupo no. 2, los resultados muestran que en el 80% de los proyectos (4 de 5 proyectos) se logró disminuir los accidentes entre 33% y 100%, mientras que en el otro 20%, se obtuvo un incremento del 25% en comparación del año base; lográndose una disminución promedio del 38% de la accidentalidad vial en comparación con el año base. En lo que respecta al grupo no. 3, los resultados muestran que en el 50% de los proyectos (2 de 4 proyectos) se observó una disminución entre 75% y 100% de los accidentes y en el otro 50%, se incrementó entre 9% y 25%, lográndose en términos generales una disminución del 35%.

Logro del los Objetivos de Desarrollo (OD)			
Objetivos de Desarrollo / Propósito			
1. Red de caminos sostenibles en áreas rurales mejorada, nivel de servicio adecuado y condiciones de transitabilidad permanente aseguradas.			
Clasificación: P			
Indicadores Claves de Efectos Directos			
1.1 Red vial nacional prioritaria en buen estado			
1.2 Cabeceras municipales con conectividad permanente hacia las principales carreteras			
Efectos Directos Planeados:			Efectos Directos Logrados
Línea de Base	Intermedia	Término del Proyecto	
1.1B 40% (01/01/01)	N/A	1.1E 70% (01/31/06)	
1.2 74% (01/01/02)	N/A	1.2E 80% (30/12/06)	
Reformulación. [X] N/A			
Reajuste ISDP: Indicar si y cuándo el ISDP fue reajustado, y explicar cambios que resultaron de este ejercicio.			
[Si, 30/06/05] Se revisaron los indicadores de objetivos y se definió la línea de base de los indicadores que no la tenían.			
Resumen de los Objetivos de Desarrollo Clasificación (OD):			
[] Muy Probable(MP)	[X] Probable (S)	[] Poco Probable (PP)	[] Improbable (MI)
Justifique brevemente la clasificación basada en el grado de cumplimiento de las metas planeadas, explicando las diferencias entre los efectos directos planeados y los logrados, así como otros factores relevantes. Indicar referencias sobre la evidencia que respalda dichos resultados.			
Se prevé que la ejecución de este Programa cumpla a cabalidad el objetivo de desarrollo establecido contractualmente, debido a la excelente disposición de las autoridades del GOES/MOP y de la sociedad civil en todo lo concerniente al sector vial.			
Estrategia de País: Dados los resultados descritos arriba, indicar brevemente cómo el proyecto contribuyó a la estrategia del Banco en el país.			
En el momento de aprobación se esperaba que el proyecto contribuyese a los siguientes objetivos de la Estrategia de País: (i) la competitividad y el desarrollo del sector privado; (ii) el capital social y la lucha contra la pobreza y (iii) la gestión ambiental y la prevención de desastres naturales.			
El proyecto ha mejorado las condiciones de transitabilidad de las vías de acceso de los centros de producción a los de consumo, mejorando la competitividad del país e incrementando los ingresos de la población beneficiada.			

B. Externalidades

- 3.8 Si bien no se dispone de estudios cuantitativos que proporcionen cifras o indicadores de los impactos del proyecto sobre las variables que a continuación se presentan, las opiniones de los beneficiarios que se recogen en la “Encuesta de Opinión a los Usuarios de las Vías”¹ y las conclusiones proporcionadas por el autor del “Estudio de Auditoria Ambiental para el Programa Multifase de

¹ Investigación contratada por el FOVIAL y realizada por la empresa Opinionmeter, cuyos resultados se incorporan en los Anexos del “Informe Final de Evaluación de la Fase I. Programa de Mejoramiento de Caminos Rurales Sostenibles” elaborado por Julio R. Melgar. Octubre 2004

Caminos Sostenibles en Áreas Rurales, Fase I”² permiten concluir que el proyecto ha generado las siguientes externalidades positivas.

- i. Aumento de la plusvalía de los terrenos aledaños a las obras, lo que ha propiciado la realización de inversiones en ampliación y remodelación de viviendas;
- ii. Aumento en el nivel de transacciones comerciales y en el volumen de las actividades productivas entre los municipios conectados por el programa;
- iii. Disminución de los casos de enfermedades respiratorias, como resultado de la reducción de partículas de polvo en el aire;
- iv. Mejoras en el servicio de vigilancia y prevención del crimen prestado por los agentes de la Policía Nacional Civil

3.9 Al mismo tiempo, las fuentes citadas, señalan que el proyecto ha ocasionado las externalidades negativas siguientes:

- i. Erosión del suelo ocasionada por la ocurrencia de derrumbes esporádicos, atribuibles a la deforestación e inestabilidad de algunos taludes. Se recomienda que dentro del mantenimiento preventivo que realiza el FOVIAL se le de importancia a este aspecto para tomar las acciones preventivas necesarias.
- ii. Amenazas a la fauna silvestre por atropello de vehículos;
- iii. Mayor emisión de gases de escapes de vehículos.

C. Productos

Progreso en la Implementación (PI)			
Componentes (Productos)	Indicadores Claves del Producto		
	2.1 Red de caminos rurales sostenibles rehabilitada e incrementada en 300km		
	2.2 Caminos rurales afectados por terremotos del 2001, reparados en 100km		
	2.3 Porcentaje de la red total de caminos, mantenida por FOVIAL		
	3.1 Mecanismo sostenible para la atención del mantenimiento vial, establecido y aprobado		
	3.2 Unidad ambiental fortalecida		
1. Componente 2.1: Rehabilitación y Mejoramiento de Caminos Rurales Sostenibles	Productos Planeados		
	Línea de Base*	Intermedia	Al Término del Proyecto
	2.1 B 450(01/01/02)	N/A	2.1 E
	750(31/12/06)		
Costo total Componente 1: \$53,182,262			Fin de Proyecto Término de Proyecto 2.1 711.6(31/05/09)
Contrapartida: \$ 8,408,507			
BID: \$ 44,773,754			
Desembolso BID %: 99.72			
Clasificación: MS, S, PS, MI	PS		

² Gilberto Sandoval Brizuela, “Estudio de Auditoria Ambiental para el Programa Multifase de Caminos Sostenibles en Áreas Rurales, Fase I”, Octubre de 2005

Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales

Al 13 de Mayo de 2009 el VMOP ha finalizado satisfactoriamente 15 de los 16 proyectos previstos, lo que representa la rehabilitación y mejoramiento de 261.61 kilómetros de caminos rurales (\$44.65 millones de fondos BID), equivalentes al 90.5% del indicador clave de desempeño.

De este total, 108.11 kilómetros (\$14.6 millones) son atribuibles a 6 proyectos del “grupo I”, según el siguiente detalle:

1. Rehabilitación de camino rural San Antonio del Monte - Santo Domingo de Guzmán - San Pedro Puxtla: 17.65
2. Rehabilitación de camino rural San Juan Opico - San Pablo Tacachico - El Paisnal - Aguilares: 34.3
3. Rehabilitación de camino rural Puente Cuscatlán - San Ildefonso: 12.00
4. Rehabilitación de camino rural Teotepeque -La Perla: 11.12
5. Rehabilitación de camino rural Suchitoto – Aguacayo: 19.68
6. Rehabilitación de camino rural San Ignacio - Río Chiquito - Las Pilas: 13.36

Al grupo II, corresponden 5 proyectos que totalizan 87.09 kilómetros (\$14.9 millones), de la manera siguiente:

1. Mejoramiento de camino rural CA:2 - San Luis Talpa - La Zunganera: 8.71
2. Mejoramiento de camino rural Quezaltepeque – Atapasco - San Matías – Opico - Cantón Santa Rosa - CA:1: 24.57
3. Mejoramiento de camino rural Ahuachapán – Tacuba: 16.14
4. Mejoramiento de camino rural CA:2 – Km. 96 - Santa Isabel Ishuatán: 12.27
5. Mejoramiento del camino Terciario San Ildefonso - Villa Dolores – Sensuntepeque: 24.87

En el grupo III, se incluyen 4 proyectos que conforman 66.84 kilómetros (\$15.15 millones), de la manera siguiente:

1. Pavimentación del camino rural Chapeltique – Guatajiagua -Yamabal - San Francisco Gotera: 20.35
2. Mejoramiento del camino rural SAV11-Paz13, Tramo San Vicente – Verapaz - Guadalupe- Intersección R (San Pedro Nonualco - Sta. María Ostuma) * Modalidad Llave En Mano: 20.90
3. Mejoramiento del camino rural Usul4 -Tramo Santa Elena - Las Cruces - San Pedro Arenales - Jucuapa: 15.89
4. Mejoramiento de camino rural CA01E - La Cofradía -San Alejo: 9.70

En este último grupo falta incluir el proyecto de pavimentación del camino rural entre Santa Ana y San Pablo Tacachico, de 27.74 kilómetros de longitud, el cual se encuentra en proceso de finalización. El incumplimiento en el plazo de ejecución de este proyecto obedece al hecho de que la firma a la que originalmente se había adjudicado la obra, se declaró en quiebra y tuvo que rescindirse su contrato. La selección de una nueva empresa constructora, así como la falta de disponibilidad fondos de contrapartida local, obligaron al prestatario a solicitar la extensión del período de desembolso, desfasando el tiempo de ejecución del componente más de 12 meses. Actualmente, el nivel de avance de la obra es el siguiente: Se ha completado el 100% de la infraestructura de drenaje, se ha finalizado el 100% de la imprimación asfáltica y se ha colocado la carpeta asfáltica a una sección de aproximadamente 10 kilómetros de longitud, esto es al 36% del tramo. Una vez aplicada la mezcla a los 17.74 kilómetros restantes, sólo quedarán pendientes de realizarse las tareas de señalización a lo largo de todo el recorrido. Se estima que el nivel de avance en la colocación del asfalto es de 300 a 500 metros por día, por lo que el constructor ha requerido al VMOP una extensión de 60 días al plazo de ejecución del proyecto.

A pesar de que la mayor parte de las obras fueron finalizadas satisfactoriamente, al momento de elaborarse este informe no se ha finalizado el tramo Santa Ana – San Pablo Tacachico a lo que debe añadirse el hecho de que el programa tomó más de 98 meses para ejecutarse, desde la fecha de su aprobación, por lo que se considera que la implementación del componente es “Poco Satisfactoria”. Si bien se ha constatado que el nivel de avance en la rehabilitación de la vía es considerable, que hay compromiso de parte del VMOP de concluir la obra exitosamente, que una vez finalizada se habrán rehabilitado 289.35 Kilómetros de la red vial con lo que alcanzará un nivel de cumplimiento de 96.5% de la meta, el tiempo de rezago es tan significativo, que la ejecución del componente 2.1 amerita la calificación señalada.

Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación Gerente, si aplica). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input checked="" type="checkbox"/> N/A												
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input checked="" type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)									
2. Componente 2.2: Reconstrucción y Rehabilitación de Caminos Rurales afectados por terremoto del 2001 Costo total Componente 2.2: \$7,393,761 Contrapartida: \$1,480,000 BID: \$5,913,761 Desembolso BID %: 100 Clasificación: MS, S, PS, MI		Productos Planeados <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>Línea de Base</u></th> <th><u>Intermedia</u></th> <th><u>Al Término del Proyecto</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2.2 B 0(01/01/02)</td> <td>N/A</td> <td>2.2E</td> </tr> <tr> <td>100(12/31/04)</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> MS	<u>Línea de Base</u>	<u>Intermedia</u>	<u>Al Término del Proyecto</u>	2.2 B 0(01/01/02)	N/A	2.2E	100(12/31/04)			Fin de Proyecto Término de Proyecto 2.2 103(12/31/03)
<u>Línea de Base</u>	<u>Intermedia</u>	<u>Al Término del Proyecto</u>										
2.2 B 0(01/01/02)	N/A	2.2E										
100(12/31/04)												
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. <p>En la implementación de este componente se ha superado el indicador de desempeño en 3.1%, ya que a través de la reconstrucción de diez caminos se totalizaron 103.1 kilómetros de vías reparadas. En el grupo I se mejoraron 68.26 Km. de la zona de la Cordillera del Balsamo, correspondientes a las 6 rutas que a continuación se detallan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jayaque - Dv. Talnique 2. R(Ateos-Jayaque) – Talnique 3. La Flecha Comasagua - El Faro - La Shila 4. CA:2 – Tamanique 5. Santa Tecla - Teotepeque (Tramo La Flecha) 6. R(Santa Tecla - Teotepeque) -Tamanique. <p>En el Grupo II, se reconstruyeron 34.8 Kilómetros de la zona Oriental del país, en las 4 rutas siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Desvío Alegría - Santiago de María 8. CA:07 - Hato Nuevo Comacarán 9. Papalón – Uluazapa 10. Uluazapa – Yucuaquín <p>Ambos proyectos finalizaron en Septiembre de 2003, antes del plazo establecido y con un costo promedio por kilómetro rehabilitado inferior al monto estimado. ³ Gracias a su exitosa ejecución, con estas obras se beneficiaron aproximadamente 329,000 habitantes de 12 municipios del país.⁴</p>												
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación por el Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input checked="" type="checkbox"/> N/A												

³ Melgar, Julio. “Programa de Mejoramiento de Caminos Rurales Sostenibles. Informe Final de Evaluación de la Fase I” Página 15. Octubre de 2004.

⁴ Unidad de Planificación Vial, VMOP. “Informe Semestral de Progreso” Julio-Diciembre de 2008

<p>3. Componente 2.3: Apoyo al Plan de Mantenimiento</p> <p>Costo total Componente 2.3: \$4,250,000</p> <p>Contrapartida: \$4,250,000</p> <p>BID: 0</p> <p>Desembolso BID %: 0</p> <p>Clasificación: MS, S, PS, MI</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Productos Planeados</th></tr> <tr> <th><u>Línea de Base*</u></th><th><u>Intermedia</u></th><th><u>Al Término del Proyecto</u></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2.3 B 17(01/01/01) 98(12/31/05)</td><td>N/A</td><td>2.3 E</td></tr> </tbody> </table> <p>S</p>	Productos Planeados			<u>Línea de Base*</u>	<u>Intermedia</u>	<u>Al Término del Proyecto</u>	2.3 B 17(01/01/01) 98(12/31/05)	N/A	2.3 E	<p><u>Fin de Proyecto</u> <u>Término de Proyecto</u> 2.3 98(12/31/05)</p>			
Productos Planeados														
<u>Línea de Base*</u>	<u>Intermedia</u>	<u>Al Término del Proyecto</u>												
2.3 B 17(01/01/01) 98(12/31/05)	N/A	2.3 E												
<p>Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales.</p> <p>El proyecto inicial contemplaba destinar recursos del Banco para apoyar el plan de mantenimiento de los caminos rurales mediante la contratación de microempresas que se encargarían del mismo. Posteriormente, dado el avance en la implementación del Fondo Vial (FOVIAL), los recursos BID de este componente se transfirieron al componente de rehabilitación de caminos, para compensar los mayores costos de construcción y el apoyo al plan de mantenimiento se hizo con recursos del aporte local a través de FOVIAL.</p> <p>Desde el 2002 hasta el 2007, FOVIAL ha realizado obras de mantenimiento “Rutinario” y “Periódico” por los siguientes montos, cumpliendo con una cobertura del 98% de la Red Vial atendida:</p> <p>Año 2002. Red Total: 5,520.00 Kilómetros. FOVIAL: 98%, MOP: 2%</p> <p>Año 2003. Red Total: 5,585.00 Kilómetros. FOVIAL: 98%, MOP: 2%</p> <p>Año 2004. Red Total: 5,966.47 Kilómetros. FOVIAL: 98%, MOP: 2%</p> <p>Año 2005. Red Total: 6,369.56 Kilómetros. FOVIAL: 98%, MOP: 2%</p> <p>Año 2006. Red Total: 6,453.70 Kilómetros. FOVIAL: 98%, MOP: 2%</p> <p>Año 2007. Red Total: 6,220.00 Kilómetros. FOVIAL: 98%, MOP: 2%</p> <p>Mediante la participación del FOVIAL en prácticamente la totalidad de las obras de reparación de las vías, se han consolidado mejoras sostenibles en la gestión y ejecución del mantenimiento vial, por lo que se considera que el componente es satisfactorio.</p> <p>Nota: Los porcentajes se refieren a la proporción de las obras realizadas por cada institución.</p>														
<p>Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación por el Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios.</p> <p>[X] N/A</p>														
<p>4. Componente 3.1: Fortalecimiento Institucional del MOP</p> <p>Costo total Componente 3.1: \$3,422,956</p> <p>Contrapartida: \$366,311</p> <p>BID:\$3,056,645</p> <p>Desembolso BID %: 100.0</p> <p>Clasificación: MS, S, PS, MI</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Productos Planeados</th></tr> <tr> <th><u>Línea de Base</u></th><th><u>Intermedia</u></th><th><u>Al Término del Proyecto</u></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3.1B 0(01/01/01) 100(12/31/03)</td><td>N/A</td><td>3.1E</td></tr> <tr> <td>3.2B 0(01/01/01) 100(12/31/03)</td><td>N/A</td><td>3.2E</td></tr> </tbody> </table> <p>S</p>	Productos Planeados			<u>Línea de Base</u>	<u>Intermedia</u>	<u>Al Término del Proyecto</u>	3.1B 0(01/01/01) 100(12/31/03)	N/A	3.1E	3.2B 0(01/01/01) 100(12/31/03)	N/A	3.2E	<p><u>Fin de Proyecto</u> <u>Término de Proyecto</u> 3.1 100(12/31/03) 3.2 100(06/11/07)</p>
Productos Planeados														
<u>Línea de Base</u>	<u>Intermedia</u>	<u>Al Término del Proyecto</u>												
3.1B 0(01/01/01) 100(12/31/03)	N/A	3.1E												
3.2B 0(01/01/01) 100(12/31/03)	N/A	3.2E												

La creación y puesta en marcha en 2002, del Fondo de Conservación Vial de El Salvador, FOVIAL, ha provisto de un mecanismo de ejecución sostenible para llevar a cabo las obras de mantenimiento de la red vial del país. A través de la recaudación tributaria procedente de la aplicación de una tasa de \$0.20 sobre el costo por galón de diesel y/o gasolina, se obtienen los recursos necesarios para financiar las obras de mantenimiento de la red, las cuales consisten fundamentalmente de pavimentación de carreteras primarias y secundarias, mantenimiento de caminos principales no pavimentados, de puentes y obras de paso en las referidas vías. Cada año el FOVIAL recauda entre 66 y 69 millones de dólares, que se destinan a inversión en mantenimiento rutinario y periódico dando cobertura al 100% de la red vial nacional (pavimentada y no pavimentada) y en mantenimiento periódico de los tramos priorizados en el sistema de gestión de la red vial.

Adicionalmente, gracias a programa Caminos Rurales Sostenibles se ha reestructurado la Unidad de Mantenimiento Vial, implementado el Sistema de Gestión de la Red Vial, fortalecido la unidad responsable de la gestión y administración de proyectos de la Dirección de Inversión Vial, reclasificado la Red Vial y centralizado las funciones administrativas y financieras de los tres vice ministerios que conforman el MOPTVDU.

En 2002, se estructuró la Gerencia de Gestión Ambiental como un equipo multidisciplinario responsable de definir las guías para el seguimiento ambiental de todos los proyectos, determinar los lineamientos en la realización de los estudios de impacto ambiental y establecer los procedimientos para solicitar los permisos ambientales ante el MARN, logrando así que todos los proyectos sean diseñados y evaluados en concordancia con la Ley Ambiental de El Salvador.

Si bien el subcomponente 2.1 presenta una calificación de Poco Satisfactoria, el hecho de que en todos los demás se haya logrado íntegramente el cumplimiento de sus indicadores de desempeño y de que existen fundamentos para esperar que se finalice la obra que están en vías de ejecución en el subcomponente 2.1, se califica el desempeño global del programa como "Satisfactorio".

Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI):

☐ Muy Satisfactorio (MS) ☒ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (I) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

D. Costos del Proyecto

Costo Total del Proyecto – Presupuesto Original (US \$000)				Costo Total del Proyecto - Presupuesto Revisado y Gasto Ejecutado (31/05/09) (US \$000)					% Diferencia Original Vs. Revisado	
Categoría	BID	LOCAL	TOTAL	Categoría	BID	LOCAL	TOTAL	Ejecutado	Categoría	%
1.0 Ingeniería y Admón.	6,190	930	7,120	1.0	3,910	638	4,548	4,525	1.0	-36%
2.1 Rehab y Mejor Camin	34,370	5,140	39,510	2.1	44,774	8,409	53,183	52,515	2.1	35%
2.2 Reconst y Rehab Camin	9,940	1,480	11,420	2.2	5,914	1,480	7,394	7,394	2.2	-35%
2.3 Apoyo al Plan Mntto	3,700	550	4,250	2.3		4,250	4,250	4,250	2.3	0%
3.1 Fortalec Institucional	3,220	480	3,700	3.1	3,057	366	3,423	3,365	3.1	-7%
87.0 Gastos Fiancieros	580	8,540	9,120	87.0	58	5,667	5,725	5,725	87.0	-37%
TOTAL	58,000	17,120	75,120	TOTAL	57,712	20,810	78,522	77,774	TOTAL	5%

Explique brevemente diferencias

En el caso de las obras de reconstrucción y rehabilitación, el monto total fue menor al estimado. En el subcomponente de reconstrucción y rehabilitación, el incremento es atribuible fundamentalmente al aumento en los costos unitarios de construcción. Con relación al subcomponente 2.3, el ejecutor realizó dichas actividades con recursos locales a través del FOVIAL, por lo cual los recursos del Banco, inicialmente destinados para financiar las actividades, fueron transferidos al subcomponente 2.1

IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A. Análisis de los Factores Críticos

- 4.1 Además de la sostenibilidad financiera, operativa e institucional del FOVIAL, elemento esencial para que el programa logre sus objetivos de desarrollo, los siguientes factores afectaron positivamente el cumplimiento de los productos y logros esperados:
- i. Apoyo del GOES y respaldo de la sociedad civil al programa;
 - ii. Idoneidad, experiencia y profesionalismo de los funcionarios asignados por la agencia ejecutora para la implementación del programa.
- 4.2 Por otra parte, los siguientes factores, tuvieron efectos disfuncionales en el cumplimiento de las metas y/o en la implementación de los proyectos:
- i. Incrementos en el precio de los productos derivados del petróleo y en los costos de otros insumos claves para la realización de los proyecto;
 - ii. Asignaciones presupuestarias tardías, que fueron causantes de iliquidez en la ejecución de las obras;
 - iii. Alta rotación de personal clave en el proyecto, que incluyó la sustitución de 6 funcionarios de nivel directivo a cargo del programa, entre los que se destacan directores de la Unidad Financiera, UACI, Unidad de Planificación Vial, Inversión Vial y el asesor del Despacho Ministerial;
 - iv. Cambios de los titulares de la Cartera de Obras Públicas, lo que requirió que el proyecto fuera retomado y liderado por 3 Ministros y 4 Vice Ministros diferentes, durante el plazo de implementación del mismo.
- 4.3 Los incumplimientos de dos contratistas de obra y los factores expuestos condujeron a la prórroga de los plazos de ejecución y desembolso, prologando su finalización desde el 19 de diciembre de 2004 (fecha originalmente prevista para el último desembolso), hasta el 30 de Junio de 2009, según el siguiente historial de prórrogas concedidas por el Banco: Primera prórroga concedida: 18 de abril de 2006, segunda: 30 de noviembre de 2006, tercera: 30 de agosto de 2007, cuarta: 30 de diciembre de 2007, quinta: 30 de junio de 2008 y sexta prórroga: 30 de junio de 2009

B. Desempeño del Prestatario

- 4.4 El MOPTVDU ejecutó el préstamo de manera “Satisfactoria”. La idoneidad de los funcionarios designados para implementar los diferentes componentes del mismo, garantizaron el cumplimiento de los indicadores de desempeño predefinidos y de las cláusulas contractuales del convenio. La oportunidad y calidad de los productos entregados, de los informes de avance, de los informes financieros, así como de las evaluaciones del programa, evidencian un alto grado de profesionalismo y de eficiencia.

- 4.5 La falta de cumplimiento en los plazos de ejecución y desembolso, el único aspecto que podría resaltarse negativamente en el desempeño del MOP, se derivó de factores exógenos a los proyectos y de la ocurrencia de circunstancias que estaban fuera del alcance del ejecutor.

Clasificación del Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

C. Desempeño del Banco

- 4.6 El MOPTVDU cataloga el desempeño del Banco como “Muy Satisfactorio”, ya que durante la implementación del Proyecto, se contó con la buena disposición de las Autoridades y de Especialistas respectivos, lo que permitió la búsqueda de soluciones congruentes y expeditas, para solucionar de la mejor manera los problemas específicos que se generaron en el transcurso del Proyecto. La práctica realizada durante el periodo de ejecución del proyecto permitió el cumplimiento del objetivo y metas en el tiempo oportuno.
- 4.7 Por otra parte, las capacitaciones impartidas por el Banco referente a temas de implementación de procedimientos y financieros, han sido relevantes para el Ministerio a efecto de poder realizar eficientemente las gestiones relacionadas al desarrollo del Proyecto

Clasificación del Desempeño del Banco			
<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

V. SOSTENIBILIDAD

A. Análisis de Factores Críticos

- 5.1 La sostenibilidad del programa depende en gran medida de que el sistema de mantenimiento de los caminos rurales se mantenga a través del mecanismo creado, es decir que la tasa impositiva sobre los combustibles (\$0.20/galón) se continúe cobrando, se mantengan las reformas administrativas en el MOP y se refuerce la unidad ambiental. Se recomienda que el nuevo gobierno continúe aplicando la tasa sobre los combustibles para mantener operativo el mecanismo de mantenimiento vial a través de FOVIAL, que ha demostrado ser bastante efectivo.
- 5.2 Se espera garantizar la sostenibilidad financiera de la conservación de los proyectos viales del programa, ya que con la puesta en marcha del FOVIAL, el mantenimiento de las obras en la red nacional, está garantizado.

- 5.3 En lo referente a los aspectos ambientales, los proyectos cuentan con EIA's que contienen recomendaciones y acciones para mitigar dichos impactos, las cuales son cumplidas. También se obtienen los permisos del Ministerio de Medio Ambiente que corresponden para las obras; adicionalmente, por tratarse de la rehabilitación de caminos rurales existentes, los impactos negativos directos, son mínimos. El Ejecutor esta siguiendo las recomendaciones del consultor contratado para tal efecto (que presentó su informe en Nov/05), las cuales consisten en:
- i. Capacitar al personal de la GGA en temas ambientales y dotarlos de equipo informático necesario.
 - ii. Elaborar un manual sobre características y manejo de materiales verdes a utilizar, antes, durante y después, de la ejecución de las obras (arborización, engranado, siembre de vetiver, taludes, etc.).
 - iii. Mejorar la supervisión de las obras verdes durante la preparación, ejecución y operación de los proyectos.
 - iv. Mejorar el programa de mantenimiento de FOVIAL, con relación a los drenajes longitudinales y transversales de los proyectos, e incluir en los planes de FOVIAL el mantenimiento de las obras verdes.
- 5.4 Como resultado del proceso de fortalecimiento institucional, el MOP cuenta con una Gerencia de Gestión Ambiental (unidad de enlace con el regulador) que se encarga de hacer cumplir las medidas de mitigación ambiental establecidas en los EIAs, supervisando a la vez los aspectos ambientales.

B. Riesgos Potenciales

- 5.5 No se mantiene la continuidad del Fondo de Conservación Vial de El Salvador ni de sus fuentes de financiamiento.
- 5.6 No se entrega la asignación de recursos GOES para la terminación del último proyecto en ejecución.

C. Capacidad Institucional

- 5.7 La Agencia Ejecutora cuenta con los recursos financieros, el personal técnico, los sistemas informáticos, los procesos administrativos y las relaciones institucionales necesarios para darle continuidad al programa, según se evidencia en el análisis del componente 3 del programa.

Clasificación de Sostenibilidad (SO)			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

A. Información sobre Resultados

- 6.1 Producto del proceso de modernización institucional la UPV del VMOP cuenta con una unidad de seguimiento que documenta el avance de los proyectos y que prepara los informes de avance de los mismos. Un equipo de profesionales competentes e idóneos monitorea la ejecución de los proyectos mediante el análisis de indicadores de impacto, parámetros técnicos e información financiera relevante.

B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post

- 6.2 En el contrato de préstamo no se requiere de manera específica la realización de una evaluación Ex-Post, sin embargo, las Unidad de Planificación Vial elabora los informes de seguimiento, donde analiza un conjunto de parámetros e indicadores que permiten realizar la evaluación de los impactos económicos y sociales de los proyectos. En efecto, actualmente el VMOP dispone de los equipos y sistemas que le permiten hacer un seguimiento periódico de parámetros tales como: volúmenes de tráfico, tiempos de viaje, condición de pavimentos, índice de rugosidad, costos de operación vehicular, etc. y cuenta con la experiencia necesaria para la realización de encuestas entre la población beneficiaria y para monitorear la ocurrencia de externalidades, tanto positivas como negativas, de los programas.

VII. LECCIONES APRENDIDAS

- 7.1 En la etapa de diseño debe de tomarse en cuenta el escalamiento de costos que permita al ejecutor disponer de recursos para absorber incrementos de precios en insumos y materiales, como los productos derivados de petróleo y otros insumos cuyos precios están sujetos a fluctuaciones del mercado.
- 7.2 Los anticipos entregados a los contratistas de obra deben ser controlados por el ejecutor, exigiendo el depósito del anticipo en cuentas especiales, para evitar problemas financieros en las empresas, que afecten la culminación de las obras.
- 7.3 Es necesario revisar los procedimientos internos que debe cumplir el ejecutor en los procesos de licitación para agilizar las contrataciones.
- 7.4 Como práctica se recomienda realizar la precalificación de construcción dentro del proceso de cada licitación mediante el esquema de “Dos sobres”.
- 7.5 No es conveniente realizar la precalificación de empresas constructoras con mucha anticipación, ni tampoco clasificarlas en grupos.

- 7.6 Incluir en las cláusulas contractuales, de los contratos de obras con el contratista, mecanismos de reajuste de precios que posibiliten la realización de adecuaciones en los costos de las obras y que permitan reaccionar ante cambios en los precios de las materias primas claves, para no alterar los tiempos de entrega de los proyectos.
- 7.7 Se recomienda hacer seguimiento a las medidas de mitigación ambiental y planes de seguridad en los proyectos, a través de cláusulas específicas en los contratos de obra con el contratista, para minimizar los impactos sobre el medio ambiente y cumplir con los requerimientos del MARN en la ejecución de proyectos viales. Respecto a la seguridad vial se recomienda colocar señalamiento sobre límites de velocidad y establecer controles en las carreteras para hacerlas cumplir.

EL SALVADOR
PROGRAMA MULTIFASE DE CAMINOS SOSTENIBLES EN
ÁREAS RURALES FASE I
(ES-0129)

Acta del Taller de Cierre
Informe de Terminación de Proyecto
25 de Mayo de 2009

En el marco del Convenio de Préstamo Número 1314/OC-ES, suscrito entre el Gobierno de la República de El Salvador y el Banco Interamericano de Desarrollo, en las oficinas de la Representación en El Salvador del BID, ubicadas en el Edificio World Trade Center de la ciudad de San Salvador, a las nueve horas y treinta minutos del día veinticinco de Mayo del año dos mil nueve, se realizó el Taller de Cierre del Proyecto No. ES-0129, denominado “Programa Multifase de Caminos Sostenibles en Áreas Rurales Fase I”.

1. Participantes

Participaron funcionarios del Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Hacienda, Fondo de Conservación Vial, y del BID (ver lista al final)

2. Agenda de Trabajo

- 2.1. Introducción y Apertura del Taller: German Cruz
- 2.2. Presentación del Informe de Terminación de Proyecto: Carlos Moreno
- 2.3. Discusión plenaria de los puntos relevantes de la presentación: German Cruz
- 2.4. Revisión plenaria del Informe de Terminación de Proyecto: Carlos Moreno
- 2.5. Definición de Compromisos y cierre del Taller: German Cruz

3. Temas abordados en el Taller

Durante el desarrollo del evento se trataron los siguientes tópicos:

- 3.1. **Naturaleza Multifase del Préstamo 1314/OC-ES.** Se acordó que en la parte introductoria del PCR se ampliara la explicación sobre la naturaleza multifase del programa, para que los resultados y metas logrados pudieran ser analizados dentro del contexto originalmente concebido. Se acordó incluir en la sección de “Contexto del proyecto”, las aclaraciones pertinentes.
- 3.2. **Indicadores de Desempeño del Componente 2.3.** Se aclaró la vinculación entre los indicadores alcanzados en el componente 2.3 y los objetivos del mismo. Se acordó incluir en la sección de “Productos del Proyecto” las explicaciones necesarias para aclarar los conceptos.
- 3.3. **Diseño de Caminos de la Fase II.** La representante de Hacienda sugirió hacer mención, en el “Contexto del proyecto”, de los recursos que, durante la primera fase del programa, se utilizaron para diseñar algunas de las carreteras que se construirían en la segunda etapa. Se acordó incluir dicho comentario.

- 3.4. Finalización del Proyecto de Pavimentación del Camino Santa Ana – San Pablo Tacachico.** El MOP aclaró que el tramo en rehabilitación ha sido completado en 12 de los 27.7 km que comprende la obra. Aseveró que la empresa constructora se ha comprometido ante el MOP a terminar completamente el proyecto en un lapso de 60 días máximo, contados a partir del 31 de Mayo. Señaló que a pesar de los problemas de iliquidez que ha enfrentado el contratista, debido a que la Agencia Ejecutora no disponía de recursos locales para cancelar los avances realizados, el último desembolso permitirá al constructor terminar la obra en el plazo ya definido. Sin embargo, advirtió que deberán completarse ciertos trámites administrativos internos dentro del MOP para que se otorgue la prórroga que el contratista solicita. El Banco solicitó a los funcionarios del MOP que el compromiso ante el BID es que dicho proyecto será completado en el transcurso de 2009.
- 3.5. Calificación del desempeño del Componente 2.1.** El Banco aclaró que el subcomponente 2.1 ha sido calificado como “Poco Satisfactorio”, debido a que, a pesar de que 14 de los 16 proyectos previstos fueron terminados exitosamente antes de finalizar el año 2007, dos de ellos retrasaron el tiempo de ejecución del proyecto en 18 meses, en adición a los que ya se habían concedido desde la fecha de terminación originalmente prevista. La rehabilitación del camino rural Chapeltique – Guatajiagua -Yamabal - San Francisco Gotera, fue terminado con retraso y la pavimentación del tramo Santa Ana – San Pablo Tacachico, aún está en ejecución. Señaló que estos rezagos pudieron haberse minimizado con una intervención más oportuna y de que la extensión del plazo de ejecución del programa llegó a acumular 54 meses, por lo que existen motivos justificados para calificar el subcomponente 2.1 como “Poco Satisfactorio”. No obstante lo anterior, el programa como conjunto cumplió con sus objetivos de desarrollo y logró alcanzar los indicadores meta de todos sus demás componentes, razón por lo cual se califica al proyecto como “Satisfactorio”.
- 3.6. Solicitud del VMOP.** A pesar de los argumentos presentados, el MOP solicitó consignar en esta acta, que a juicio del Ministerio, la ejecución del subcomponente 2.1 fue “Satisfactoria”.
- 3.7. Opinión del VMOP sobre la Ejecución del Programa.** El MOP manifestó su complacencia por la forma en que el proyecto fue diseñado y por la manera en que el Banco apoyó su ejecución. Igualmente señaló que la implementación de los mecanismos de seguimiento y monitoreo requeridos por el Banco, permitieron la identificación temprana de problemas y se constituyó en un factor de fortalecimiento institucional para el ejecutor.
- 3.8. Lecciones aprendidas.** El MOP solicitó que se comentaran las experiencias del Banco, en lo que respecta de las entregas de anticipos. El Banco ahondó en el tema y hizo las recomendaciones pertinentes para evitar que los contratistas destinen los fondos hacia rubros no autorizados. Se sugirió incluir fórmulas de reajustes en los contratos y evitar la asimetría en la redacción de los contratos. Finalmente, se recomendó la creación de mecanismos compensatorios para el constructor en caso de incumplimiento de pagos, como ha sucedido en el presente proyecto.

4. Compromisos adquiridos

El Ministerio de Obras Públicas adquirió los siguientes compromisos ante el Banco:

- 4.1. Completar la pavimentación de los 27.74 kilómetros del camino entre Santa Ana y San Pablo Tacachico, en lo que resta del año 2009.
- 4.2. Remitir al Banco el Informe Final del Proyecto a más tardar la primera semana de Junio de 2009.
- 4.3. Remitir la última justificación del “Fondo Rotatorio”, a más tardar el día viernes 29 de Mayo de 2009 y proceder a la devolución posterior de los fondos que no sean justificados.
- 4.4. Remitir el “Informe de Auditoría de 2008”, a más tardar el día Viernes 29 de Mayo de 2009.
- 4.5. Remitir la “Evaluación de Desempeño del Banco” a más tardar el 25 de Mayo, para que sea incorporada como parte de los Anexos del PCR.
- 4.6. Remitir el “Informe Final de Auditoría”, a más tardar el 30 de Septiembre de 2009, el cual debe de considerar tanto las inversiones realizadas con fondos BID como con recursos de Contrapartida durante el año 2009.

5. Temas No Resueltos

Ninguno

6. Cierre

No habiendo más puntos que tratar el Jefe de Equipo dio por concluido el taller a las 12:30 p.m., solicitando al consultor la incorporación de las observaciones realizadas en una versión final del Informe de Terminación de Proyecto del Préstamo 1314/OC-ES.

German Cruz
Jefe de Equipo ENE/CES

LISTA DE ASISTENTES

BID:

Cesar Castellón (TSP/CGU) por video conferencia
German Cruz, Jefe de Equipo de Proyecto (ENE/CES)
Mario Castaneda, Especialista Financiero (CID/CES)
Karen Munguía, Consultor Financiero
Nelson Estrada, Analista de Operaciones
Carlos Alberto Moreno, Consultor

Ministerio de Obras Públicas:

José Ángel Meléndez, Director de la Unidad de Planificación Vial
Carlos Arturo Ruiz, Director de Inversión Vial
Óscar Serpas, Gerente de Caminos Rurales
Carolina Flores, Gerente Planeamiento Gestión y Seguimiento
Magaly Guzmán de Gil, Administradora del Convenio
Josefina de Calderón, Técnico de Convenio de la Unidad Financiera Institucional
Néstor Pérez, Eric López, Manuel Iraheta, Ernesto Iván Cañas, Administradores de
Proyectos de la Dirección de Inversión Vial.

Ministerio de Hacienda:

Elena Patricia Rosales, Técnico Sectorialista.

Fondo de Conservación Vial de El Salvador, FOVIAL:

Víctor Orellana, Técnico de Investigación y Desarrollo.



Banco Interamericano de Desarrollo
Informe de Terminación de Proyecto –2009 PCR
Evaluación del Prestatario

Nombre del Proyecto: Programa de Caminos Rurales Sostenibles, Fase I, Préstamo 1314/OC-ES	
Agencia Ejecutora: Ministerio de Obras Publicas	
Prestatario: República de El Salvador	
Fecha de Aprobación del Proyecto: 11 abril 2001	Fecha Efectividad Contrato: 19 diciembre 2001
Fecha Evaluación Prestatario: 18 mayo 2009	Fecha Esperada Taller de Cierre: 26 mayo 2009

Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario

La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:

☐ Muy Probable (MP) ☒ Probable (P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

Implementación del Proyecto:

☐ Muy Satisfactorio (HS) ☒ Satisfactory (S) ☐ Poco Satisfactorio (PC) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:

☐ Muy Probable (MP) ☒ Probable(P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

Comentarios:

El ejecutor considera satisfactorio el desempeño del programa , entre otros por los siguientes aspectos:

1. Disponibilidad financiera y desembolso de los recursos realizados oportunamente.
2. Respuesta positiva de las empresas respecto a actividades adicionales y necesarias para el correcto y eficiente funcionamiento de los proyectos financiados bajo este Convenio.
3. Administración de recursos en forma coordinada entre las ejecutaras bajo el sistema informático SAFOBID.
4. Apoyo del GOES y respaldo de la sociedad civil al programa
5. Idoneidad, experiencia y profesionalismo de los funcionarios asignados por la agencia ejecutara para la implementación del programa

Respecto a la sostenibilidad, considera Probable dado que las perspectivas en cuanto a la sostenibilidad del proyecto se espera que continúen estarían, aunque existe el riesgo debido al gobierno a instaurarse próximamente, el cual podría proponer cambios significativos de las políticas económicas y sociales del país.

Desempeño del Prestatario

☐ Muy Satisfactorio (MS) ☒ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (US) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios:

El MOPTVDU ejecutó el préstamo de manera “Satisfactoria”. La idoneidad de los funcionarios designados para implementar los diferentes componentes del mismo, garantizaron el cumplimiento de los indicadores de desempeño predefinidos y de las cláusulas contractuales del convenio. La oportunidad y calidad de los productos entregados, de los informes de avance, de los informes financieros, así como de las evaluaciones del programa, evidencian un alto grado de profesionalismo y de eficiencia.

La falta de cumplimiento en los plazos de ejecución y desembolso, el único aspecto que podría resaltarse negativamente en el desempeño del MOP, se derivó de factores exógenos a los proyectos y de la ocurrencia de circunstancias que estaban fuera del alcance del ejecutor.

Desempeño del Banco

Por favor clasifique el desempeño del Banco durante la preparación y ejecución del Proyecto. Elementos que deben ser considerados, incluir hasta que punto el Banco facilitó la participación en el diseño del proyecto, propuso adecuadas soluciones técnicas a problemas identificados, y respondió a las necesidades del Prestatario (sentido del tiempo a la respuesta del Banco, y selección de tipo de instrumento) así como asistencia técnica (y la flexibilidad de responder a situaciones de emergencia durante la implementación del proyecto. Sus comentarios serán incorporados en el PCR, sin ser alterados). Favor notar que esta sección será replicada sin alterar al cuerpo principal del PCR.

[**X**] Muy Satisfactorio (MS) [] Satisfactorio (S) [] Poco Satisfactorio (PS) [] Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios:

Referente al desempeño del Banco, el MOPTVDU lo cataloga como Muy Satisfactorio, ya que durante la implementación del Proyecto, se contó con la buena disposición de las Autoridades y de Especialistas respectivos del Banco, lo que permitió la búsqueda de soluciones congruentes y expeditas, para solucionar de la mejor manera los problemas específicos que se generaron en el transcurso del Proyecto. La práctica realizada durante el periodo de ejecución del proyecto permitió el cumplimiento del objetivo y metas en el tiempo oportuno.

Por otra parte, las capacitaciones impartidas por el Banco referente a temas de implementación de procedimientos y financieros, han sido relevantes para el Ministerio a efecto de poder realizar eficientemente las gestiones relacionadas al desarrollo del Proyecto

Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco

Comentarios/sugerencias adicionales para mejorar el futuro desempeño del Banco.

Con el fin de evaluar el impacto real de este tipo de programas sería de gran utilidad que el Banco realizara evaluaciones de impacto de los programas adelantados en el país con recursos de crédito y cooperación.