

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
NO AUTORIZADO PARA USO PÚBLICO

EL SALVADOR

**PROGRAMA DE TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA
DE SAN SALVADOR**

(ES-L1050)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Miroslava de Nevo (INE/TSP), Jefe de Equipo; Vera Lucía Vicentini (INE/TSP), René Cortés (INE/TSP), Caterina Vecco (INE/TSP), Alfonso Salazar (TSP/CES), Mario Castañeda (PDP/CES), Santiago Castillo (PDP/CES) y Bernadete Buchsbaum (LEG/SGO).

ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS	2
A.	Antecedentes, problema, estrategia y justificación	2
B.	Objetivos, componentes y costos.....	5
C.	Marco para resultados con indicadores clave	9
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	10
A.	Instrumentos financieros.....	10
B.	Riesgos ambientales y sociales y medidas de mitigacion.....	10
C.	Riesgos fiduciarios.....	12
D.	Otros temas y riesgos.....	12
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	13
A.	Mecanismo de ejecución.....	13
B.	Resumen de medidas para el monitoreo de resultados	15
C.	Actividades significativas posteriores a la aprobación.....	15

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

ENLACES ELECTRÓNICOS
REQUERIDOS
<ol style="list-style-type: none">1. Planes Operativos Anuales – POA http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=362617732. Plan de Seguimiento y Evaluación http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=362618013. Informe de Gestión Ambiental y Social - IGAS http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36254651
OPCIONAL
<ol style="list-style-type: none">1. Evaluación Ex-Post. Sistema de Transporte Masivo de Bogotá, Fases I y II (Transmilenio) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=362318192. Evaluación Económica http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=362624373. Diagnóstico Sistema de Transporte Público http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=357868954. Estrategia para la Planificación del sistema de Transporte Público del AMSS http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35536871

ABREVIACIONES

AMSS	Área Metropolitana de San Salvador
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CO	Capital Ordinario
COAMSS	Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador
GdES	Gobierno de El Salvador
FONAVIPO	Fondo Nacional de Vivienda Popular
FOSEP	Fondo Salvadoreño para Estudios de Pre Inversión
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
MAFP	Manual Administrativo – Financiero del Proyecto
MARN	Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales
MOPTVDU	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano
OPAMSS	Oficina de Planificación de San Salvador
POA	Plan Operativo Anual
PND	Plan Nacional de Desarrollo
SAFI	Sistema de Administración Financiera Integrado
SITRAMSS	Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador
TIR	Tasa Interna de Retorno
TP	Transporte Público
UACI	Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucionales
UE	Unidad Ejecutora
UFI	Unidad Financiera Institucional
VMT	Viceministerio de Transporte
VPN	Valor Presente Neto

RESUMEN DEL PROYECTO

EL SALVADOR

PROGRAMA DE TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR ES-L1050

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS				
Prestatario: República de El Salvador			Fuente	CO
			Plazo de amortización	25 años
Organismo Ejecutor: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU) a través de su Vice Ministerio de Transporte (VMT).			Período de gracia	4 años
			Plazo de desembolso	4 años
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de Interés	Basada en Libor
BID (CO)	45.000.000	100	Inspección y vigilancia	*
			Comisión de Crédito	*
Total	45.000.000	100	Moneda	Dólares de los EE.UU de la Facilidad Unimonetaria
ESQUEMA DEL PROYECTO				
<p>Objetivo del Proyecto: El objetivo del Proyecto es mejorar las condiciones del transporte público de pasajeros y el tránsito en general en el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS). Este objetivo contribuirá a estructurar una ciudad competitiva, eficiente y equitativa, que ofrezca oportunidades de movilidad sostenible a la población de menores recursos y a facilitar el transporte hacia las oportunidades de trabajo y desarrollo económico y social. Para lograr este objetivo, el Proyecto ha sido estructurado en los siguientes componentes: (i) ingeniería y administración; (ii) corredor de transporte público masivo; y (iii) fortalecimiento institucional.</p>				
<p>Condiciones contractuales especiales: Las siguientes serán condiciones previas al primer desembolso de los recursos del Financiamiento: (i) presentación de evidencia por parte del Prestatario, de que la Unidad Ejecutora (UE) ha sido constituida y de que se ha contratado o nombrado al gerente del Proyecto, a un especialista en transporte, a un especialista financiero, a un especialista en adquisiciones, a un especialista social y a un especialista en infraestructura (§3.2); (ii) presentación de evidencia por parte de Prestatario de que la firma gerenciadora técnica especializada en transporte ha sido seleccionada (§3.1); y (iii) la puesta en vigencia, por parte del Organismo Ejecutor, del Manual Administrativo - Financiero del Proyecto (§3.5). Condición previa al primer desembolso de los recursos del Financiamiento para el Componente 2 (Corredor de Transporte Masivo): evidencia de que el Organismo Ejecutor ha obtenido los permisos ambientales que sean requeridos por la legislación nacional para las obras del Proyecto y evidencia de que la firma gerenciadora técnica especializada en transporte ha sido contratada (§2.5). Condiciones especiales de ejecución: (i) juntamente con los documentos de licitación para cada uno de los tramos de las obras del proyecto, en caso de que las obras requieran la relocalización de personas o de actividades económicas, el Prestatario deberá presentar, a satisfacción del Banco, el respectivo plan de reasentamiento; y (ii) previo al inicio de las obras en cada uno de los tramos, el Prestatario deberá presentar, a satisfacción del Banco, evidencia de que tiene la posesión legal de los terrenos donde se construirán las obras y evidencia de que cumple con el Plan de Gestión Ambiental y Social y con el plan de reasentamiento previamente acordados con el Banco (§2.6).</p>				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.				
Aspectos Especiales: Ninguno.				
El proyecto es coherente con la Estrategia de País: Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>				
El Proyecto Califica Como: SEQ <input type="checkbox"/> PTI <input type="checkbox"/> Sector <input type="checkbox"/> Geográfica <input type="checkbox"/> %Beneficiarios <input type="checkbox"/>				

* La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema, estrategia y justificación

- 1.1 **Contexto general.** El Salvador en el año 2009 tenía 6.14 millones de habitantes, de los cuales se estima que 1/3 reside en el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS)¹. La densidad de la nación ha venido con un crecimiento sostenido en los últimos años, con un registro para el año 2008 de 291 personas por km². De manera similar la proporción de población urbana ha venido incrementándose y, desde el año 1994, la mayoría de la población reside en áreas urbanas. Para el año 2008 esta proporción alcanzó el 65%. La ciudad de San Salvador se ha convertido en un área metropolitana, conurbada con sus municipios aledaños, estableciéndose en el polo central de desarrollo de todo el país.
- 1.2 **Problemática del transporte urbano.** Los principales problemas del transporte y tránsito del AMSS incluyen la preponderancia del transporte individual motorizado y la consiguiente congestión vehicular y la sobreoferta de servicios de transporte público urbano. El parque vehicular en el país se acerca a los 700 mil vehículos con una tasa de crecimiento geométrica interanual en los últimos 10 años de 8.4%, lo que representa 22 veces más el crecimiento de la población del país en el mismo periodo. De los cerca de 700 mil vehículos, el 50% circula en el AMSS con un crecimiento anual promedio de 7% mientras que el crecimiento de la población es del 1% anual. El 54% de los viajes se realizan en transporte público colectivo ocupando el 30% del espacio de las calles mientras que el 23% de los viajes se realizan en carro particular ocupando el 70% del espacio de las calles. La diferencia de viajes corresponde a taxis, motocicletas, y viajes a pie.
- 1.3 A nivel operativo, el Transporte Público (TP) a pesar de contar con paradas establecidas, realiza paradas en otros sitios no autorizados para recoger pasajeros, ocasionando demoras y afectando la calidad del servicio. La casi totalidad de las rutas cruza el centro de la ciudad donde se localizan las principales actividades económicas y sociales, y sus calles angostas reducen la velocidad comercial y provocan conflictos de circulación. La infraestructura vial no contribuye a la prestación de los servicios y la red presenta altos niveles de congestión que afectan negativamente la eficiencia de los servicios de transporte de pasajeros, carga y otras actividades económicas dependientes del sistema de transporte. En El Salvador operan cerca de 1.100 rutas con aproximadamente 11.000 vehículos, lo cual representa sólo cerca del 3% del total de vehículos en el país. En el AMSS operan 162 rutas con un total de 4.642 vehículos (42% de la flota total en transporte público del país) repartidos en números iguales tanto para buses como microbuses. La edad promedio de estos vehículos es de 14 años para buses y 11 años para microbuses.

¹ El Área Metropolitana de San Salvador está conformada por 14 municipios: Santa Tecla y Antiguo Cuscatlán del Departamento de La Libertad y San Salvador, Mejicanos, Ayuntuxtepeque, Cuscatancingo, Delgado, Soyapango, Ilopango, San Marcos, Nejapa, Apopa, Tonacatepeque y San Martín.

- 1.4 Los principales indicadores de este sistema de gestión pueden resumirse en: (i) alto tamaño de flota (significativamente superior a 1 vehículo por cada 1.000 habitantes y una sobreoferta superior a 50%); (ii) antigüedad de flota elevada (mayor a 10 años de edad media); (iii) vehículos inadecuados (pequeños e inapropiados); y (iv) baja velocidad comercial en áreas centrales (menor o igual a 10 km/h).
- 1.5 Las condiciones de operación del transporte urbano tiene impactos sobre la calidad de vida y la competitividad del AMSS. Por una parte, los usuarios del TP, mayoritariamente la población de menos recursos, gastan tiempo en exceso, viajan en indeseables condiciones de comodidad y seguridad y pagan transferencias por la falta de integración del servicio. Por otra parte, la congestión vial afecta negativamente la eficiencia de los servicios de transporte de pasajeros, transporte de carga y otras actividades económicas dependientes del sistema de transporte.
- 1.6 La planificación, regulación y gestión del sector transporte se encuentra totalmente centralizado en el Viceministerio de Transporte (VMT) y sus dependencias adscritas²; el VMT está facultado como ente rector y coordinador de las políticas en el sector, y es el responsable de ejecutar los programas, funciones o actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- 1.7 En los últimos quince años se han realizado diversos estudios de transporte para el entendimiento de las necesidades del AMSS: (i) el Plan Maestro de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de San Salvador, preparado por el Consorcio Instituto Israelí de Planificación e Investigación de Transporte entre 1995 y 1997; (ii) el estudio de Localización y Especificaciones Mínimas de Diseño para la Desconcentración de las Terminales del Transporte Colectivo Interdepartamental para el AMSS, desarrollado por la Oficina de Planificación de San Salvador (OPAMSS) en el año 2000; (iii) un estudio de Regulación y Control del Sector Transporte de Pasajeros Urbano e Interurbano, elaborado con una consultora individual en el 2001; (iv) el estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador, elaborado por la empresa TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes Ltda en el año 2003; y (v) el estudio de Política Tarifaria y de Sostenibilidad Financiera para el Sector de Transporte Colectivo, elaborado por la empresa TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes Ltda en el año 2005.
- 1.8 Un consultor individual contratado en el año 2010, con recursos de la cooperación técnica ATN/MT-8044-ES, revisó los resultados de dichos estudios y los consolidó en el documento Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público, incluido como [link opcional 4](#). Como resultado, se encontró conveniente fortalecer la oferta de transporte con un sistema integrado de TP de mayor capacidad y de carriles exclusivos que fueran alimentados desde los barrios y las ciudades periféricas. El sistema de transporte propuesto consiste en desarrollar varios corredores, el primero de los cuales se desarrolla por el eje Oriente-Poniente, desde San Martín hasta Santa Tecla y se le denomina SITRAMSS (Sistema Integrado de

² Dirección de Transporte Terrestre, Dirección de Tránsito y Dirección de Políticas y Planificación de Transporte e Inspectoría General.

Transporte del Área Metropolitana San Salvador). Dentro de este corredor se ha identificado el tramo entre Soyapango y Metrocentro, como el tramo a financiar, (ver figura 1).

- 1.9 **Relación con la Estrategia del Banco y del País.** El proyecto se inserta en la estrategia del Banco con El Salvador 2010-2014 (GN- 2575), que atiende las prioridades de desarrollo del país y que tiene como objetivo contribuir a reducir la pobreza y mejorar la equidad, mejorando el acceso a oportunidades para la mayoría más pobre, a través de seis áreas prioritarias: finanzas públicas, protección social, hábitat urbano, agua y saneamiento, transporte (servicio de transporte público, entre otras áreas), y energía. Esta operación está orientada a brindar un servicio de transporte público más eficiente, mejorar la competitividad y movilidad urbana con seguridad, a una tarifa que equilibra el costo del servicio y la calidad del mismo. Asimismo, el plan quinquenal de inversiones 2010-2014 incluye la modernización del sector de transporte colectivo, a través de la implementación de este proyecto. Además, este proyecto está incluido en el documento de programación del Banco para 2011. Adicionalmente, el proyecto al contribuir al transporte ambientalmente sostenible, responde a uno de los pilares del último incremento general de capital del Banco (CGI-9), el cual prioriza las operaciones que promuevan medidas de mitigación al cambio climático.
- 1.10 **Participación del Banco.** En el área de transporte urbano, el Banco ha venido apoyando a El Salvador, mediante el financiamiento de los siguientes estudios: (i) Plan Maestro de Transporte Vehicular en el AMSS (1997); (ii) regulación del sector transporte de pasajeros en El Salvador (2001); (iii) estudio de factibilidad técnico-económica de dos pares viales y diseño de medidas de implementación en el AMSS; y (iv) estrategia para la planificación del nuevo sistema de transporte público (2010). Por otra parte, el Banco ha estado involucrado en el desarrollo e implantación de programas de mejoramiento del transporte público urbano, con la incorporación del *Bus Rapid Transit* (BRT) en varias ciudades latinoamericanas (Curitiba y Fortaleza en Brasil, Lima en Perú, Cali en Colombia, entre otras). Existen varias lecciones que, respecto al diseño de estos proyectos, están siendo incorporadas a esta operación, entre ellas los requisitos de que: (i) el Organismo Ejecutor cuente con un marco legal e institucional apropiado para la implementación del sistema; (ii) que las campañas de socialización del proyecto se inicien de forma temprana; (iii) los propietarios-conductores se asocien en organizaciones empresariales capacitadas y eficientes para proporcionar el acceso al capital y la disciplina organizacional requeridos por los sistemas modernos; y (iv) contar con concesiones separadas tanto para la operación del sistema como para el recaudo, entre otras. El Salvador aprovechará la experiencia de estas ciudades para dar un salto cualitativo desde un modelo de bajo desarrollo³, a otro que se sitúa entre los más avanzados sin necesidad de recurrir a grandes inversiones en infraestructura como podría ser un tren o metro. Las lecciones aprendidas de estos proyectos, que

³ Caracterizado por empresas débiles, con baja capitalización, sin acceso al crédito, organizadas sobre la base de propietarios de vehículos independientes vinculados en una asociación frágil de prestación de servicios, generalmente respaldados por permisos precarios, y con un Estado con limitado poder de regulación, fiscalización y control con respecto a otros modelos más avanzados.

han sido ratificadas por los estudios de impacto de los sistemas BRT, las cuales han sido realizadas por firmas especializadas⁴, muestran, los siguientes resultados: (i) disminución de costos de operación de los vehículos; (ii) aumento de la velocidad comercial a medida que se incorporan elementos tales como prepago de tarifa, acceso a nivel, múltiples puertas, etc.; (iii) disminución de accidentes de tránsito con participación de TP; y (iv) que la formalización del transporte a través del esquema de concesión, consolida a las empresas operadoras de transporte y aumenta el recaudo de impuestos, eludidos bajo el esquema de operación tradicional, a la vez que provee altos niveles de seguridad ciudadana en las zonas donde se ha implementado. Se espera que este proyecto alcance similares resultados.

- 1.11 **Coordinación con otras instituciones y otros donantes.** En la actualidad, otros donantes no están actuando en el mejoramiento del transporte urbano masivo de El Salvador, siendo el Banco el único participante. La naturaleza del proyecto, dado su alcance, requiere participación y coordinación institucional, por ello el VMT ha iniciado un proceso de coordinación con otras instituciones, entre ellas la Secretaría Técnica de la Presidencia, el Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador (COAMSS), la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS), la Mesa Nacional de Transporte (MNT) sector transporte en el país y el Fondo Nacional de Vivienda Popular (FONAVIPO). Asimismo, el VMT ha acordado con el COAMSS y con la MNT, que conforme se avance con los estudios de estructuración e ingeniería del proyecto, se realizarán reuniones con el objeto de dar a conocer a estos otros actores los avances y resultados correspondientes.

B. Objetivos, componentes y costos

- 1.12 El objetivo de este proyecto es mejorar las condiciones del transporte público de pasajeros y el tránsito en general en el AMSS. Este objetivo contribuirá a estructurar una ciudad competitiva, eficiente y equitativa, que ofrezca oportunidades de movilidad sostenible⁵ a la población de menores recursos y a facilitar el transporte seguro hacia las oportunidades de trabajo y desarrollo económico y social. El proyecto corresponde al tramo entre Soyapango - Boulevard del Ejército - Alameda Juan Pablo II - Metrocentro, de conformidad con la figura 1, cuya operación es auto-sostenible⁶, con un financiamiento de US\$45.5 millones. Los recursos del Préstamo financiarán bienes y servicios para el fortalecimiento institucional y el diseño, la estructuración, la construcción, y la implantación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros en el AMSS, priorizando su desplazamiento en buses de alta capacidad, a través de carriles exclusivos (Bus Rapid Transit o BRT) en el

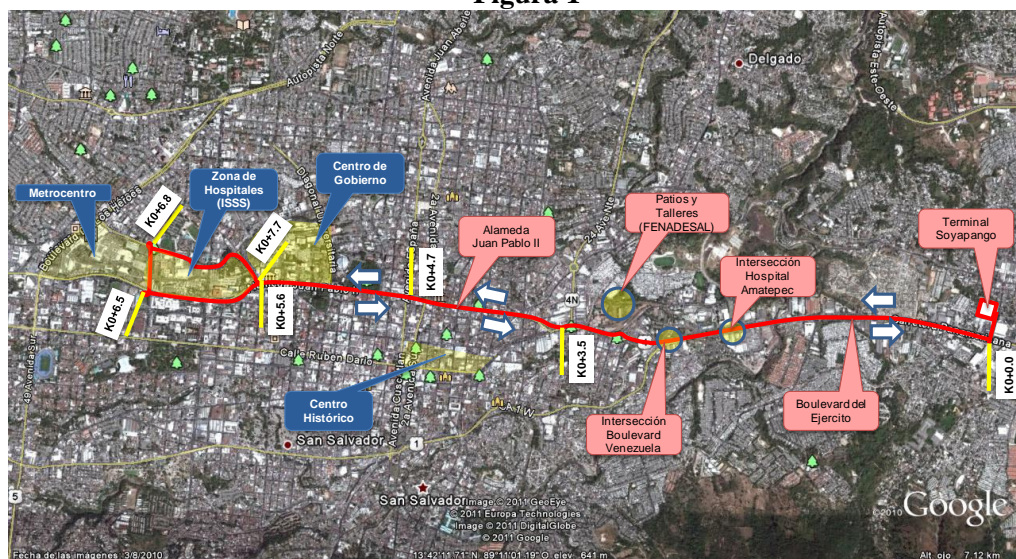
⁴ (Agencia Alemana de Cooperación Técnica GTZ, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), entre otras). Se adjunta como link opcional la evaluación ex- post del proyecto de Transmilenio en Bogotá, que se ha convertido en el estándar mundial de BRTs de alta capacidad, tradicionalmente solo posible con sistema sobre rieles totalmente separado del tráfico general (metro).

⁵ Se entiende por movilidad sostenible aquella que brinda a la población urbana satisfacción a sus diversas demandas de viaje, atendiendo sus necesidades de accesibilidad universal, segura, económicamente eficiente y ambientalmente adecuada, mediante diversidad de medios, donde prepondera el transporte masivo de personas, el transporte no motorizado y los peatones, por encima de los modos privados motorizados.

⁶ En términos operativos, por cuanto los ingresos por los pasajes cubrirían los costos operacionales del nuevo sistema.

- tramo de su recorrido y conectará las áreas periféricas a las zonas generadoras de empleo y servicios. El proyecto reducirá los tiempos de viaje, el gasto en transporte para los usuarios de las periferias y los niveles de accidentalidad vial en los corredores. Asimismo, fortalecerá la industria del transporte público y reducirá la contaminación ambiental.
- 1.13 Las intervenciones físicas incluirían, entre otros, la adecuación de un carril segregado, la construcción de paraderos y terminal de transferencia, patios y obras dirigidas a revitalizar y peatonalizar elementos del centro de San Salvador y las cuencas de alimentación del sistema. A nivel institucional, se espera que el proyecto reformará el actual esquema regulatorio y permitirá al sector público tener mejores herramientas para planear, controlar y fiscalizar la operación de transporte. De la misma manera, este proyecto modernizará la industria del TP en este corredor, por medio del financiamiento de mecanismos de capacitación que contribuyan a que los actuales operadores del sistema de transporte colectivo participen del nuevo esquema de transporte público y permita la consolidación de las empresas operadoras, a través de la vinculación al servicio por medio de contratos de concesión y la formalización del empleo al interior de las empresas.
- 1.14 El proyecto está compuesto por corredores con carriles segregados y preferenciales, destinados en forma exclusiva a la operación de buses de alta capacidad con puertas de acceso para pasajeros en ambos lados. El tramo a ser financiado por el proyecto corresponde al Corredor entre Soyapango – Boulevard del Ejercito – Intersección Boulevard Venezuela - Intersección Av. Independencia - Alameda Juan Pablo II – Metrocentro, en dirección norte hasta la Plaza México – Prolongación Boulevard Tutunichapa, sentido este – Calle Guadalupe, sentido sur – retorno por la Alameda Juan Pablo II. Este tramo atendería a los grandes centros de atracción de viajes representados por la zona comercial de Metrocentro y las zonas institucionales de los hospitales cercanos al Instituto Salvadoreño de Seguros Sociales (ISSS), Hospital Rosales y Hospital de Maternidad, el Centro de Gobierno y universidades. Este tramo se integrará con rutas alimentadoras, servidas por vehículos de menor capacidad.

Figura 1



- 1.15 La programación y control de las unidades de transporte será regulada desde un centro de control de operaciones, desde donde se regulará la oferta a ser suministrada por los operadores de buses y se monitoreará el funcionamiento de las estaciones del sistema, a fin de poder ajustar, en tiempo real, el número y la frecuencia de las unidades en circulación con los volúmenes de demanda. El sistema contará con tarifas integradas entre el corredor troncal y las vías alimentadoras y un sistema de prepago de la tarifa fuera de los vehículos. El recaudo será realizado por una empresa independiente.
- 1.16 Al igual que en otros países, la puesta en marcha y operación del proyecto están concebidas sobre la base de un esquema de asociación público - privada. Las inversiones en infraestructura serán financiadas con recursos del presente financiamiento. Por otro lado, la operación de los buses de alta capacidad se dará en concesión a operadores privados que serán responsables por la provisión del material rodante y del equipamiento de los patios, previéndose que la remuneración de sus servicios se hará sobre la base de los kilómetros recorridos por los vehículos en conformidad con la programación y las frecuencias determinadas. La inversión privada se ha estimado en US\$19 millones⁷. El centro de operaciones supervisará la calidad del servicio y se encargará de la atención a los usuarios.
- 1.17 El recaudo de los pasajes será encargado a una empresa privada contratada, mediante licitación pública; esta empresa será independiente de las empresas operadoras de los servicios de bus. La administración de dichos recursos, que no incluyen recursos del financiamiento de este proyecto, y que provendrán del recaudo de los pasajes, estará a cargo de un fondo fiduciario a crearse. Los recursos de dicho fondo se utilizarán para: (i) realizar los pagos a los operadores de las flotas de buses, de acuerdo con las estipulaciones de los respectivos contratos de concesión; (ii) cubrir los gastos del sistema de recaudación de pasajes; y (iii) cubrir los gastos de administración y operación de la unidad ejecutora, incluyendo los de fiscalización y control de la operación y seguridad en los corredores. La tarifa cubrirá la totalidad de los gastos de los operadores de transporte, del sistema de recaudo, del agente fiduciario y cubriría los costos de mantenimiento de las estaciones. El VMT cuenta con plenas atribuciones para establecer el valor tarifario al usuario; si bien podría existir el riesgo de fijar tarifas inferiores al costo de operación y mantenimiento del sistema, cabe recordar que casi todas las ciudades latinoamericanas funcionan con tarifas comerciales que cubren plenamente estos costos y se estima que este riesgo es bajo, más aún cuando existe una decisión de política del grado de cobertura de costos que deberá poseer la tarifa comercial.
- 1.18 Para lograr estos objetivos, el proyecto financiará lo siguiente:
- 1.19 **Componente 1. Ingeniería y Administración (US\$4.300.000).** Los recursos asignados a este Componente serán utilizados para financiar los gastos correspondientes a: (i) la contratación de la firma gerenciadora técnica en transporte del proyecto (¶3.1); (ii) personal de la Unidad Ejecutora con su equipamiento y

⁷ La inversión incluye: (i) ómnibus articulados (50), US\$12.5 millones; (ii) ómnibus convencionales (20), US\$1.5 millones; (iii) patios y talleres, US\$1.0 millones; (iv) sistema de recaudo, US\$4.0 millones.

mobiliario; (iii) pre-operación; (iv) auditorías financieras independientes; (v) evaluación y monitoreo; y (vi) supervisión de las obras.

- 1.20 **Componente 2. Corredor de Transporte Público Masivo (US\$39.900.00).** Los recursos asignados a este componente serán utilizados para financiar el diseño, estructuración, construcción e implementación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros priorizando su desplazamiento en buses articulados de alta capacidad a través de un sistema de carriles exclusivos y segregados. Este componente incluye los siguientes subcomponentes: (1) mejora de la infraestructura y ambiente urbano; (2) centro de control de operaciones; y (3) viabilización social y ambiental.
- 1.21 **Subcomponente 2.1. Mejora de la infraestructura y del ambiente urbano.** Incluye la implementación de un corredor segregado de 5.3 km y un corredor mixto de 2.5 km aproximadamente. Tanto los corredores con carril segregado como los carriles mixtos se acondicionarán para soportar el paso de los buses articulados. Los corredores con carril segregado se separarán físicamente de los carriles de uso mixto, disponibles para circulación de vehículos particulares, camiones, taxis, etc. Los recursos asignados a este subcomponente serán utilizados para financiar obras consistentes en: (i) adecuación de las vías segregadas al tránsito de buses de alta capacidad y reforzamiento de la superficie de rodadura en las estaciones de parada y en las intersecciones de los carriles mixtos; (ii) construcción de aceras para facilitar el acceso de transporte no motorizado a las terminales de integración y estaciones; (iii) señalización vial, semaforización en las intersecciones importantes de los corredores, para permitir una optimización del tránsito general, dando prioridad a los flujos de transporte público urbano; (iv) implantación de las medidas establecidas en los planes de manejo ambiental y social de las obras correspondientes; (v) pavimentación y mejora del espacio público; (vi) diseño y construcción de estaciones de plataforma elevada en el sistema troncal; (vii) diseño y construcción de la terminal de Soyapango para realizar transbordos entre la ruta troncal y alimentadoras; (viii) adquisición de predios (terrenos e inmuebles) requeridos para las obras correspondientes; y (ix) sistemas peatonales. Las estaciones y terminal contarán con áreas de venta de tarjetas prepago y máquinas validadoras.
- 1.22 **Subcomponente 2.2. Centro de control de operaciones.** Los recursos asignados a este subcomponente serán utilizados para financiar la plataforma tecnológica del centro de control, apoyo técnico para implementar el sistema de seguridad integral y equipamiento y mobiliario del centro de gestión y control.
- 1.23 **Subcomponente 2.3. Viabilización social y ambiental.** Los recursos asignados a este subcomponente serán utilizados para financiar actividades de: (i) apoyo y mitigación de impactos a los actuales operadores del sistema de transporte: capacitación empresarial y asistencia técnica a empresas de transporte; (ii) comunicación social: diseño e implementación de una campaña comunicacional; y (iii) viabilización social: diseño del sistema de monitoreo de impactos sociales del proyecto; estudio para identificación de oportunidades laborales, capacitación técnica de oficios para apoyar la eventual reinserción de actuales operadores en el mercado laboral, entre otros.(ver ¶2.8).

- 1.24 **Componente 3. Fortalecimiento Institucional (US\$800.000).** Los recursos asignados a este componente serán utilizados para financiar asistencia y apoyo técnicos complementarios para poner en operación el sistema de transporte, tales como: el diseño de detalle del sistema de operación y control; normas para la habilitación del personal de conducción y técnica de vehículos, control de costos de la operación del sistema, manuales de contingencias (accidentes de vehículos, emergencias), entre otros.
- 1.25 **Costos.** El proyecto tiene un costo total estimado de cuarenta y cinco millones de dólares (US\$45.000.000), financiados con recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco (CO) según la siguiente distribución por categorías de inversión:

Cuadro de Costo y financiamiento del Proyecto (cifras en US\$)			
	Categorías	BID	Total
1	Ingeniería y Administración	4.300.000	4.300.000
1.1	Firma Gerenciadora Técnica en Transporte	1.200.000	1.200.000
1.2	Unidad Ejecutora	500.000	500.000
1.3	Equipamiento y mobiliario	150.000	150.000
1.4	Gastos de Pre- Operación	200.000	200.000
1.5	Auditorías	200.000	200.000
1.6	Evaluación y monitoreo	50.000	50.000
1.7	Supervisión	2.000.000	2.000.000
2	Corredor de Transporte Público Masivo	39.900.000	39.900.000
2.1	Mejora de la Infraestructura y del Ambiente Urbano	36.650.000	36.650.000
	Corredor Segregado (*)	20.400.000	20.400.000
	Pavimentación y mejora espacio público	5.550.000	5.550.000
	Estaciones de acceso al sistema troncal y Paradas(18)	3.600.000	3.600.000
	Terminal de integración	4.000.000	4.000.000
	Adquisición predios	2.600.000	2.600.000
	Sistemas Peatonales	500.000	500.000
2.2	Centro de Control	2.750.000	2.750.000
2.3	Viabilización Social y Ambiental	500.000	500.000
3	Fortalecimiento Institucional	800.000	800.000
3.1	Estudios	800.000	800.000
	TOTAL PROYECTO	45.000.000	45.000.000

(*) Incluye US\$ 5.0 millones para intersecciones a desnivel.

C. Marco para resultados con indicadores clave

- 1.26 El proyecto procura los siguientes resultados: (i) físicos: que comprenden la ejecución de las obras; (ii) operativos: tales como reducción de tiempos y costos de transporte; (iii) ambientales y sociales: mediante la recuperación del espacio urbano, con el mejoramiento de andenes, pasos peatonales, paraderos, áreas de acceso, elementos de señalización de vías y unidades de iluminación; y (iv) institucionales y regulatorios: que incluyen la gestión planificada, ordenada, eficiente y transparente del tránsito y transporte urbanos. El Anexo II presenta el marco de resultados detallado.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos financieros

- 2.1 El proyecto tiene un costo total estimado de cuarenta y cinco millones de dólares (US\$45.000.000) millones que serán financiados de acuerdo al desglose indicado en el cuadro del párrafo (§1.25). El financiamiento del Banco se concretará a través de un préstamo de inversión. Los recursos del financiamiento serán desembolsados en el plazo de cuatro años contados de la fecha de vigencia del contrato de préstamo.

B. Riesgos ambientales y sociales y medidas de mitigación

- 2.2 Dada la naturaleza urbana y la baja magnitud de gran parte de las obras a desarrollar en el marco del proyecto se puede afirmar que, de manera general, los impactos ambientales y sociales pueden considerarse mayormente positivos ya que el proyecto generará una mejora en la calidad de vida de los usuarios del transporte público de las ciudades de San Salvador y Soyapango, al ofrecer un medio de transporte seguro, rápido, limpio, más económico y ecuánime pues permitirá a los usuarios del sistema dejar de pagar múltiples transportes para acceder a los locales de empleos y a los servicios sociales. Asimismo, el proyecto contribuirá a reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de CO₂ por la reducción del número de vehículos que circularían por la AMSS como resultado de la racionalización de rutas, la disminución significativa de los buses antiguos y contaminantes que actualmente circulan por la ciudad, y la atracción esperada de usuarios de transporte particular individual al el transporte público.
- 2.3 Las obras previstas para el proyecto son sencillas desde el punto de vista de ingeniería pues comprenden básicamente la pavimentación de calles existentes, para adecuar los corredores de buses y la construcción de terminales y paraderos. En este contexto, los principales impactos negativos potenciales estarán asociados a la fase de obras e involucrarán: (i) riesgos de contaminación de cursos de agua por disposición inadecuada de los materiales; (ii) tránsito lento, próximo a las obras, con riesgo de aumento del número de accidentes; y (iii) aumento del nivel de ruidos y vibraciones, próximo a hospitales, escuelas; etc. Considerando que estas afectaciones serán temporales, reversibles y que existen medidas de mitigación y control, conocidas y fáciles de implementar, el proyecto fue clasificado como Categoría B⁸ del Banco.
- 2.4 Para asegurar una adecuada gestión de los temas ambientales y sociales durante la implementación del proyecto y para cumplir con el marco legal nacional y con las Políticas y Salvaguardias Ambiental y Social del Banco, se ha desarrollado durante la preparación de la operación un Informe de Gestión Ambiental y Social del

⁸ Los técnicos del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales (MARN), del Viceministerio de Transporte (VMT) y de la Gerencia de Gestión Ambiental del MOPTVDU (GGA/MOPTVDU) ya han realizado visita de campo conjunta a los posibles corredores del proyecto, áreas de terminales y patio de talleres; y técnicos del MARN han establecido que el proyecto podría causar impactos socioambientales potenciales poco significativos a moderados y, en este contexto, ser clasificado como Categoría 2 (equivalente a la Categoría B del Banco).

proyecto – IGAS ([ver enlace electrónico 3](#)). El IGAS incluye un Plan de Gestión Ambiental de las obras que establece las medidas socioambientales requeridas para prevenir y mitigar los potenciales impactos negativos asociados a la ejecución de las obras. Asimismo, el IGAS contempla: (i) medidas de manejo especiales para la implantación y operación del terminal de Soyapango del patio y taller en el área de FENADESAL; y (ii) recomendaciones específicas relacionadas a la seguridad vial, accesibilidad y relaciones con el entorno de las estaciones o paraderos, entre ellas la estación junto al Hospital Amatepeque y el paso a desnivel entre el Boulevard del Ejército y el Boulevard Venezuela.

- 2.5 Adicionalmente, antes del primer desembolso de los recursos del financiamiento para actividades del Componente 2 (Corredor de Transporte Masivo), el Prestatario deberá presentar, a satisfacción del Banco, evidencia de que el Organismo Ejecutor ha obtenido los permisos ambientales para las obras del Proyecto que sean requeridos por la legislación nacional y de que ha contratado la firma gerenciadora técnica especializada en transporte. Los permisos referidos serán otorgados por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales (MARN). El MOPTVDU ya está en proceso de licitación de los estudios de detalle de ingeniería y de los temas socioambientales relacionados a la ejecución de las obras y operación del sistema, necesarios para la obtención del Permiso Ambiental de Ubicación y Construcción.
- 2.6 Asimismo, con el fin de garantizar la sostenibilidad ambiental y social se ha previsto como condición especial de ejecución que el prestatario presente, a satisfacción del Banco: (i) juntamente con los documentos de licitación para cada uno de los tramos de las obras del proyecto, en caso de que las obras llegasen a requerir la relocalización de personas o de actividades económicas, lo cual no se anticipa, el respectivo Plan de Reasentamiento con acciones de compensación y relocalización que cumplan con la Política OP-710; y (ii) previo al inicio de las obras en cada uno de los tramos, evidencia de que tiene la posesión legal de los terrenos donde se construirán las obras; y (iii) evidencia de que cumple con el Plan de Gestión Ambiental y Social y con el Plan de Reasentamiento previamente acordados con el Banco.
- 2.7 Entre los riesgos asociados al proyecto se destacan aquellos relacionados al cambio del sistema de transporte y los correspondientes efectos en los actuales operadores y usuarios. Para mitigarlos, está previsto diseñar mecanismos que permitan promover la participación de los operadores actuales como participantes del nuevo esquema de transporte público. Para aquellos que queden fuera del sistema, se promoverá la ejecución de talleres de entrenamiento para apoyar su reinserción en el mercado laboral. También se prevé diseñar campañas de publicidad y sensibilización de la población a las características del sistema BRT, incluyendo las nuevas reglas operativas, ética del transporte público y prácticas de educación ambiental asociadas a la utilización del mismo.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.8 El MOPTVDU cuenta con experiencia en la ejecución de proyectos de vialidad, tanto en caminos rurales, como en carreteras de la red vial principal y vías urbanas

en el AMSS; asimismo, esta institución ha ejecutado proyectos financiados por el Banco y otras agencias de cooperación multilateral. No obstante, el MOPTVDU presenta necesidades de fortalecimiento institucional en proyectos de transporte público urbano, es por ello que se ha previsto que la forma más eficiente de ejecutar el proyecto es mediante la conformación de una Unidad Ejecutora (UE) específica para el proyecto, y que la misma sea apoyada por una firma gerenciadora técnica en transporte que servirá para fortalecer las capacidades de dicha unidad para los temas constructivos y operativos del proyecto. Asimismo, se acordó el personal que debe conformar dicha Unidad y los plazos de incorporación de este personal, dando énfasis en obtener: (i) capacidad de contratar y gestionar grandes obras, utilizando los procedimientos de adquisiciones del Banco; (ii) capacidad de la gerencia de planificación y operaciones, en particular en sus aspectos de operación, economía de transporte (costos y tarifas); y (iii) procesos de licitación de servicios de transporte y de recaudo.

- 2.9 Con base a la información disponible sobre el MOPTVDU, el equipo fiduciario determinó que el riesgo total del proyecto asociado a la gestión de las adquisiciones es medio y que los resultados del análisis indican que las áreas examinadas tienen en promedio un desarrollo también medio. En materia de gestión financiera, el riesgo se estima residualmente bajo dado el esquema de ejecución propuesto y el contexto fiduciario del ejecutor.

D. Otros temas y riesgos

- 2.10 **Evaluación Económica.** Se realizó una evaluación económica de los impactos que genera el proyecto y se cuantificó los impactos directos más significativos. Los beneficios directos considerados en la evaluación del componente de mejora del transporte público incluyen el ahorro en costos operativos de vehículos, y el ahorro en tiempo de los usuarios. Para determinar el beneficio por la reducción de costos operativos, se consideraron la reducción de los kilómetros que los buses recorren actualmente y los previstos en el nuevo sistema, así como el aumento de la velocidad comercial. Para la determinación de los beneficios por ahorro en tiempo de viaje, se calculó el diferencial de tiempo para hacer el recorrido promedio con la velocidad actual y la que resultaría una vez implementado el sistema BRT, aplicándose el valor de la hora hombre, ponderado para los diferentes motivos de viaje. La evaluación económica consideró un período de análisis de 15 años a partir de la finalización de las obras y una tasa de descuento de 12%. El proyecto presenta un Valor Presente Neto (VPN) de US\$67.9 millones y una Tasa Interna de Retorno (TIR) de 30%. Se realizó un análisis de sensibilidad a las variables más significativas de tal manera que se confirmó la robustez del proyecto.
- 2.11 **Riesgos de ejecución.** En cuanto a los aspectos técnicos, las obras no representan un alto grado de dificultad y existe un amplio mercado, a nivel nacional e internacional, de empresas supervisoras y constructoras capacitadas para el tipo de obras que serán financiadas. En el área de transporte, los temas son especializados para el VMT y se ha previsto la creación de la UE con el fortalecimiento de su personal a través de una firma gerenciadora.

- 2.12 **Mantenimiento de las obras.** El Prestatario, a través del Organismo Ejecutor, se compromete a mantener adecuadamente de acuerdo a normas técnicas generalmente aceptadas las obras comprendidas en el Proyecto y a presentar al Banco anualmente, dentro del primer trimestre de cada año calendario, durante los 3 años siguientes a la terminación de cada obra, durante el período de desembolso del Financiamiento, un informe sobre el estado de las mismas.⁹

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Mecanismo de ejecución

- 3.1 El Prestatario será la República de El Salvador y el Organismo Ejecutor será el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU) a través de su Vice Ministerio de Transporte (VMT). Para la ejecución del proyecto, el VMT constituirá la Unidad Ejecutora (UE), que dependerá directamente del Viceministro y que contará al menos, con un gerente del Proyecto y el siguiente personal: un especialista en transporte, un especialista financiero, un especialista en adquisiciones, un especialista social, un especialista en infraestructura, un arquitecto y un abogado. Para apoyar a la UE se contratará a una firma gerenciadora técnica en transporte que brindará asistencia al Organismo Ejecutor en temas de ingeniería, futura operación del sistema de transporte, incluyendo capacitación de transportistas, el diseño del centro de control, traslado de experiencias exitosas en BRT, articulación de tarifas, utilización de tarjetas de prepago, especificaciones técnicas de los buses de alta capacidad y otras áreas que contribuyan a su efectiva implementación. **Será condición previa al primer desembolso de los recursos del financiamiento que el prestatario presente evidencia de que la firma gerenciadora técnica especializada en transporte ha sido seleccionada y será condición previa al primer desembolso de los recursos del Financiamiento para actividades del Componente 2 que dicha firma haya sido contratada.**
- 3.2 **Será condición previa al primer desembolso de los recursos del financiamiento que el prestatario presente evidencia de que la UE está constituida, y se hayan contratado al gerente del proyecto, un especialista en transporte, un especialista financiero, un especialista en adquisiciones, un especialista social y un especialista en infraestructura.** Este personal clave será contratado en base a perfiles y términos de referencias acordados con el Banco. La renovación o sustitución de este personal deberá contar con la anuencia del Banco.
- 3.3 La UE será responsable de la planificación, ejecución, seguimiento y coordinación de las actividades técnicas, operativas y fiduciarias para la implementación del Proyecto y tendrá, entre otras, las siguientes funciones: (i) preparar y enviar al Banco la documentación (especificaciones técnicas, términos de referencia, pliegos, etc.) referente a las adquisiciones y contrataciones del proyecto llevadas a cabo por la

⁹ De acuerdo a la legislación nacional (Reglamento Interno del Organo Ejecutivo) esta obligación compete al MOPTVDU.

- Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucionales (UACI) del MOPTVDU; (ii) brindar acompañamiento y dar seguimiento a la ejecución de los contratos de obra, bienes y servicios y autorizar las correspondientes liquidaciones ; (iii) llevar registros y realizar el seguimiento del avance de las obras, así como de los costos de construcción y supervisión de las mismas. La UE evolucionará de una unidad estrictamente de construcción y puesta en marcha a otra encargada de la operación del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS), cuyos principales servicios serán prestados por empresas privadas y sus costos administrativos y de funcionamiento serán cubierto por la recaudación tarifaria.
- 3.4 Asimismo, la UE articulará la ejecución del proyecto con la Unidad Financiera Institucional (UFI) del MOPTVDU que será la encargada de mantener los registros del proyecto y gestionar el manejo financiero de la operación.
- 3.5 Se contará con un Manual Administrativo - Financiero del Proyecto (MAFP) que contemplará los procedimientos detallados para la administración financiera y de adquisiciones del Proyecto, siempre que no viole lo dispuesto en las políticas del Banco sobre estas materias. Dicho Manual incluirá lo siguiente : (i) las actividades y tareas de las diferentes dependencias del VMT que participan en todo el proceso (presupuesto, pago, contabilidad, rendición de cuentas, etc.); (ii) los procedimientos y sistemas que viabilicen el registro de los compromisos y las transacciones financieras en el momento de su ocurrencia; (iii) las principales medidas y procedimientos de control interno a ser adoptadas para la ejecución del proyecto; y (iv) los procedimientos de administración de servicios de auditoría externa. **Será una condición previa al primer desembolso de los recursos del financiamiento la puesta en vigencia, por parte del OE, del Manual Administrativo - Financiero del proyecto (MAFP).**
- 3.6 **Adquisición de bienes y contratación de obras y servicios.** La adquisición de bienes y la contratación de obras y servicios con recursos del financiamiento se realizarán de conformidad con las “Políticas para Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID” (Documento GN-2349-9) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (Documento GN-2350-9), ambas de marzo de 2011. La supervisión por parte del Banco de las adquisiciones de bienes y las contrataciones de obras y servicios que se realicen con recursos del proyecto, se llevarán de acuerdo con el cuadro que consta en el Anexo III de este documento.
- 3.7 **Desembolsos.** El prestatario abrirá una cuenta especial en el Banco Central de Reserva para el depósito de los recursos del financiamiento desembolsados por el Banco, así como una cuenta operacional designada en un banco comercial¹⁰ desde donde se realizarán los pagos a proveedores y contratistas, apoyándose en el subsistema de tesorería del Sistema de Administración Financiera Integrado (SAFI); ambas cuentas operarán de manera exclusiva para el proyecto. De conformidad con

¹⁰ Este esquema se mantendrá a menos que el GOES implemente una Cuenta Única en materia de pagos.

lo establecido en la nueva política del Banco sobre gestión financiera (OP-273-1), se realizarán desembolsos en forma de anticipos, sobre la base de las necesidades de liquidez del proyecto, para lo cual la UE preparará un plan financiero que deberá ser actualizado periódicamente.

- 3.8 **Estados Financieros.** Durante el período de desembolso de los recursos del financiamiento, el prestatario presentará anualmente al Banco, dentro de los 120 días de finalizado el correspondiente ejercicio fiscal del prestatario, los estados financieros del proyecto debidamente dictaminados por una firma de auditoría independiente aceptable al Banco. Los costos de la auditoría serán financiados con recursos del Préstamo. Los últimos estados financieros auditados del proyecto serán presentados al Banco dentro de los 120 días siguientes al último desembolso de los recursos del financiamiento.

B. Resumen de medidas para el monitoreo de resultados

- 3.9 Para el monitoreo y evaluación del proyecto se utilizarán los siguientes instrumentos: (i) Plan Operativo Anual (POA), Plan de Ejecución de Proyecto (PEP) y Plan de Adquisiciones (PA); (ii) informes semestrales de seguimiento; (iii) evaluación intermedia (a los (30) meses contados a partir de la fecha de vigencia del presente Contrato o cuando se alcance el 50% de los desembolsos del Financiamiento, lo que ocurra primero); (iv) informe final (a los 60 días antes del último desembolso); (v) estados financieros auditados; y (vi) informe de terminación de operaciones (PCR), incluyendo la evaluación económica ex-post. El detalle de estas actividades se presenta en el “Plan de Seguimiento y Monitoreo”.

C. Actividades significativas posteriores a la aprobación

- 3.10 Con recursos del Fondo Salvadoreño para Estudios de Pre inversión (FOSEP)¹¹, se encuentra en proceso de contratación la estructuración e ingeniería para el proyecto, cuyos términos de referencia han sido acordados con el Banco. Este estudio permitirá: (i) confirmar el trazado; (ii) establecer los volúmenes de demanda y el diseño de estaciones y paraderos; (iii) ubicar patios y otros puntos de servicio a los vehículos; (iv) identificar el tamaño y las características de la flota; y (vi) definir parámetros operativos de atención a la demanda; entre otros. Los informes de este estudio servirán de insumo para elaborar los documentos de licitación de las obras correspondientes.

¹¹ Es una entidad financiera de derecho público con personalidad jurídica y domicilio en la ciudad de San Salvador. Fue creado mediante Decreto Legislativo No. 532, con fecha 18 de mayo de 1978.

RESUMEN DE MATRIZ DE EFECTIVIDAD EN EL DESARROLLO (DEM)

I. Alineación estratégica				
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado		
Programa de préstamos		La operación contribuye al programa de préstamos para apoyo a países pequeños y vulnerables, así como a iniciativas de cambio climático, energía renovable y sostenibilidad ambiental.		
Metas regionales de desarrollo				
Contribución de los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)		La operación contribuye al siguiente producto del Banco: Número de personas con acceso a sistemas de transporte público de bajo carbono.		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país		GN-2575	La operación está alineada con el objetivo estratégico "Implementación del Nuevo Sistema de Transporte Público del AMSS".	
Matriz de resultados del programa de país		GN-2617	La operación está incluida en el Documento de Programación del País para 2011.	
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. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Altamente Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
		9.1		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.6	25%	10
4. Análisis económico ex ante		10.0	25%	10
5. Evaluación y seguimiento		6.6	25%	10
6. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		10.0	25%	10
Calificación de riesgo global = grado de probabilidad de los riesgos*		Medio		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B		
III. Función del BID - Adicionalidad				
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales (criterios de VPC/PDP)				
El proyecto usa otro sistema nacional para ejecutar el programa diferente de los indicados arriba				
La participación del BID promueve mejoras en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:				
Igualdad de género				
Trabajo				
Medio ambiente				
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		Si	El estudio para la elaboración de la "Estrategia para la planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público" fue financiado con una cooperación técnica (ATN/MT-8044-ES).	
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.				

Se trata de una operación de inversión en El Salvador cuyo objetivo es mejorar las condiciones de transporte público de pasajeros en la zona metropolitana de San Salvador. La operación está alineada con la estrategia de país vigente y contribuye al objetivo estratégico relacionado con la implementación de un nuevo sistema de transporte público para la zona metropolitana. El diagnóstico identifica con claridad los problemas y examina sus causas. La magnitud de los problemas identificados está establecida con base en evidencia empírica. La lógica de la intervención propuesta es clara y su efectividad ha sido evaluada y demostrada en otros países. Los indicadores de resultado y de producto son SMART, tienen líneas de base y metas. Se realizó un análisis costo-beneficio ex ante en el que se utilizaron supuestos razonables y se efectuó un análisis de sensibilidad. Como parte de la evaluación de la operación se tiene previsto realizar un análisis costo-beneficio ex post. El plan de monitoreo y evaluación está definido con base en los requerimientos del Banco. Se identificaron los riesgos de la operación, así como medidas de mitigación e indicadores para su seguimiento.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del Programa	El objetivo del proyecto es mejorar las condiciones del transporte público de pasajeros y el tránsito en general en el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS). Este objetivo contribuye a estructurar una ciudad que ofrezca oportunidades de movilidad sostenible a la población y facilite el transporte seguro hacia las oportunidades de trabajo y desarrollo económico y social.
------------------------------	--

Indicadores de Resultados del Programa			
Indicadores de Resultados	Base 2011	Meta 2014	Comentarios
Índice de Satisfacción del público usuario	10	20	Al finalizar el Programa se realizarán las encuestas por consultores a contratar con fondos del Programa.
Tiempo de viaje de un usuario de transporte público de pasajeros en el corredor entre Soyapango y Metrocentro	50 minutos	40 minutos	Al finalizar el Programa se realizarán mediciones directas de campo por consultores a contratar con fondos del Programa.
Costos de operación de los vehículos de transporte público en el corredor	US\$ 54 millones /año	Disminución 15%	Al finalizar el Programa se actualizarán los costos
Número de pasajeros transportados a través del sistema	160.000 pasajeros/día	200.000 pasajeros/día	Datos a obtenerse en el centro de control del sistema.

Componente 1	
Objetivo componente 1	Apoyar el desarrollo de la institucionalidad necesaria para la adecuada implementación del proyecto mediante la financiación de: gastos operativos de la Unidad Ejecutora para la ejecución del proyecto, apoyo general para actividades de coordinación, evaluación, e implementación del programa.

	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Periodicidad-Fuente
Firma Gerenciadora contratada	0	1				Semestral, informe de avance
Unidad Ejecutora conformada	0	1				Semestral, informe de avance
Equipamiento y Mobiliario adquirido de conformidad con el plan de adquisiciones previsto	0	1				Semestral, informe de avance
Auditorías realizadas	0		1	1	1	Semestral, informe de avance
Evaluación y Monitoreo realizadas	0		1	1	1	A los 18 meses, a los 30 meses y al finalizar el programa

Componente 2	
Objetivos Componente 2	Construcción e implementación del primer tramo de transporte público masivo

	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Periodicidad-Fuente
Corredor segregado en Km	0	1	4.3			Semestral, informe de avance
Pavimentación vías y espacio publico en km	0			2.5		Semestral, informe de avance
Terminal de Integración (unidad)	0			1		Semestral, informe de avance
Estaciones de acceso al sistema troncal y paradas (unidades)	0		9	9		Semestral, informe de avance
Aceras (km)	0		4			Semestral, informe de avance
Centro de Control equipado	0			1		Semestral, informe de avance
Viabilización Social y Ambiental	0		2	1		Semestral, informe de avance
Campanas comunicaciones	0		150	150		Semestral, informe de avance
Operadores capacitados	0				100	Semestral, informe de avance

Componente 3	
Objetivos Componente 3	Fortalecimiento Institucional : Apoyo técnico complementario para poner en operación el Sistema

	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Periodicidad-Fuente
Estructuración del Plan Operacional del Sistema BRT (unidad)	0	1				Semestral, informe de avance
Manuales del Sistema implementados (unidades)	0		3			Semestral, informe de avance

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País:	El Salvador
Nombre:	Proyecto de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador
Proyecto No.:	ES-L1050
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU)
Preparado por:	Santiago Castillo y Mario Castañeda (PDP/CES)

I. RESUMEN

1. Este informe se ha elaborado en el contexto de la nueva Política de Gestión Financiera y de Adquisiciones para proyectos financiados por Banco¹. Aquí se establecen los acuerdos preliminares y requisitos de gestión financiera y de adquisiciones concertados con el ejecutor del proyecto.
2. El MOPTVDU tendrá a su cargo la ejecución Proyecto a través de una Unidad Ejecutora de Proyecto (UEP) que para tal efecto se establecerá en el Viceministerio de Transporte. Esta unidad estará sujeta a las normativas de aplicación general para el sector público en materia de gestión financiera y de manera complementaria, a la política sobre gestión financiera del Banco. En materia de adquisiciones se utilizarán las políticas y procedimientos del Banco (GN-2349-9 y GN-2350-9), apoyándose de manera complementaria en la estructura administrativa de las unidades de adquisiciones y de finanzas correspondientes del MOPTVDU.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

1. Los sistemas nacionales de gestión financiera y de adquisiciones, así como sus mecanismos de control interno y externo están bien definidos en la legislación salvadoreña. Por ley, ninguna suma puede comprometerse o abonarse sin el correspondiente crédito presupuestario aprobado por la Asamblea Legislativa. Mediante la Ley Orgánica de Administración Financiera del Estado (Ley AFI), se norma la gestión financiera del sector público y se adopta un Sistema de Administración Financiera Integrado (SAFI) que comprende los subsistemas de presupuesto, crédito público, tesorería y contabilidad gubernamental.
2. Mediante la Ley AFI se ha establecido en cada una de estas entidades de gobierno una Unidad Financiera Institucional (UFI) responsable de su gestión financiera; esta unidad depende directamente del Titular de la institución correspondiente. La ley le asigna al Ministerio de Hacienda los aspectos normativos, en tanto se descentraliza la responsabilidad de las operaciones financieras en el proceso administrativo a en las unidades ejecutoras, como es el caso del MOPTVDU.
3. Es oportuno mencionar que las responsabilidades fiduciarias de la UFI se complementan con las respectivas Unidades de Auditoría Interna, así como de Adquisiciones y Contrataciones Institucional (UACI) en cada dependencia gubernamental. La Ley de Adquisi-

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

ciones y Contrataciones de la Administración Pública (LACAP) establece la normativa en este campo. En lo que respecta a control externo, Ley de la Corte de Cuentas de la República establece que esta institución es la encargada de fiscalizar la Hacienda Pública.

4. En materia fiduciaria, el esquema de ejecución acordado con el MOPTVDU comprende la creación de una Unidad Ejecutora del Programa (UEP) en el Viceministerio de Transporte, la cual se apoyará en un especialista en adquisiciones y un técnico financiero administrativo contable, quienes estarán bajo la supervisión de la UACI y UFI del MOPTVDU en sus respectivas competencias, con dedicación exclusiva para dar cumplimiento a estos arreglos fiduciarios y los que deriven del contrato de préstamo.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

1. Con base a la información disponible sobre el MOPTVDU, el equipo fiduciario determinó que el riesgo total del proyecto asociado a la gestión de las adquisiciones es medio y que los resultados del análisis indican que las áreas examinadas tienen en promedio un desarrollo también medio (SD). En materia de gestión financiera el riesgo se estima residualmente bajo luego de que se apliquen las medidas de mitigación. Es importante mencionar que las áreas fiduciarias institucionales del MOPTVDU tienen bajo su responsabilidad apoyar la ejecución de otras 4 operaciones financiadas por el Banco por un total de US\$170 millones², lo cual es importante destacar por las limitaciones de personal de carácter operativo si no se refuerzan dichas áreas con personal adicional.

Tabla No. 1: Riesgos Identificados y Acciones de Mitigación

Riesgos/Debilidades	Acción Preventiva/Correctiva	Fecha para su Cumplimiento
Personal insuficiente.	Se reitera la necesidad de personal adicional en adquisiciones y gestión financiera.	Taller de arranque del proyecto.
Personal de adquisiciones con entrenamiento sobre los procesos de selección y contratación de adquisiciones de bienes y/o servicios, de acuerdo con las políticas y procedimientos operativos del Banco.	Incluir dentro del POA de la Entidad las actividades de capacitación continua del personal relacionado con la administración de bienes y servicios y la gestión financiera del proyectos.	Cuando se desarrolle el proyecto
No se cuenta en la unidad de adquisiciones con un sistema de archivo único.	Establecer y mantener en la UACI un sistema de archivo único, donde estén debidamente identificados los procesos de adquisiciones con cada una de las etapas del proceso archivadas en un solo expediente. Habilitar un local para resguardar todos los archivos y que los mismos cuenten con la seguridad necesaria	Cuando se desarrolle el proyecto

² ES-L1022-Vivienda US\$70 millones, ES-L1045-Caminos rurales US\$35 millones, ES-L1016 Comunidades Solidarias AMSS por US\$50, ES-L1061 Conectividad rural US\$15 millones.

IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN ESTIPULACIONES ESPECIALES AL CONTRATO

1. Se recomienda incluir en el Contrato de Préstamo los siguientes Acuerdos y Requisitos en las Estipulaciones Especiales:
 - a. Condición previa: Presentación para aprobación del Banco de un Manual Administrativo Financiero Contable para el Programa.
 - b. Condición previa: Evidencia de haber constituido la Unidad Ejecutora del Programa (UEP) y que se haya cubierto las posiciones para la gestión de los procesos de adquisiciones y de gestión financiera del programa. Este personal será contratado en base a perfiles y términos de referencia acordados con el Banco y supervisará el proceso de su selección y contratación de manera ex ante.
 - c. La UEP preparará y mantendrá actualizado el Plan de Ejecución del Proyecto, así como el Plan de Adquisiciones a través del Sistema de Ejecución de Planes de Adquisiciones (SEPA).

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

1. **Ejecución de las Adquisiciones.** Los Acuerdos y Requisitos Fiduciarios en Adquisiciones establecen las disposiciones que aplican para la ejecución de todas las adquisiciones previstas en el proyecto.
 - **Adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría:** Los contratos de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría³ generados bajo el proyecto y sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DELs) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) se ejecutarán usando Documentos de Licitación Nacional satisfactorios al Banco.
 - **Adquisiciones de sistemas de Tecnología de Información (TI):** No aplica.
 - **Adquisiciones “llave en mano” (Suministro e Instalación):** No aplica.
 - **Adquisiciones con Participación Comunitaria:** No aplica.
 - **Selección y Contratación de Consultores:** Los contratos de Servicios de Consultoría generados bajo el proyecto estarán incluidos en el Plan de Adquisiciones Inicial y se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas (SEPs) emitida por el Banco.⁴ La lista podría estar integrada en su totalidad (100%) por firmas nacionales⁵ para contratos con valor inferior a los montos límites establecidos por el Banco para El Salvador.
 - **La selección de los consultores individuales:** Se hará teniendo en cuenta sus calificaciones para realizar el trabajo, sobre la base de comparación de calificaciones de por lo menos tres (3) candidatos calificados.
 - **Capacitación:** No aplica.

³ De acuerdo a las Políticas de Adquisiciones del BID, los servicios diferentes de consultoría tienen un tratamiento similar a los bienes.

⁴ Política para la Selección y contratación de Servicios de Consultoría ([GN-2350-9](#)) párrafo 3.9: Las selecciones directas deben tener debidas justificaciones.

⁵ No se impide la participación de firmas extranjeras.

- **Gastos Recurrentes:** Son aquellos gastos operativos y de mantenimiento requeridos para poner en funcionamiento el proyecto durante su vida útil. **No aplica.**
- **Prácticas Comerciales:** Todos los procesos de adquisiciones tienen que realizarse de acuerdo a las prácticas comerciales internacionales y no se deben imponer procedimientos o prácticas que vulneren los principios fundamentales de competencia, eficiencia y economía.
- **Adquisiciones Anticipadas/Financiamiento Retroactivo:** Para este proyecto no hay adquisiciones anticipadas planeadas y/o contratos asociados.
- **Preferencia Nacional:** No aplica.
- **Otros:** En el caso de las licitaciones de obras es necesario que el Ejecutor antes de iniciar cualquier proceso de licitación antes cuente con los terrenos y/o, derechos y servidumbres, así como los permisos ambientales necesarios para la ejecución del proyecto.

2. Adquisiciones principales

Plan de Adquisiciones Inicial

Descripción de la Adquisición prevista		Monto Estimado	Tipo de licitación	Fecha estimada
OBRAS	Licitación para la construcción de Obras del Primer Tramo Etapa 1A SITRAMSS.	29,500,000.00	LPI	I trimestre 2012
	Licitación Pública para el Diseño y de Construcción de la Terminal Soyapango SITRAMSS.	4,000,000.00	LPI	III Trimestre de 2012
BIENES	Licitación para la contratación de bienes para el Ente Gestor del VMT	350,000.00	LPI	I trimestre 2012
SERVICIOS	Adquisición de Predios	2,600,000.00	CD	I trimestre 2012
Firmas	Contratación de firma Gerenciadora de apoyo al Ente Gestor.	1,500,000.00	SBCC	I trimestre 2012
	Supervisión de obras del primer Tramo Etapa 1 A SITRAMSS	2,000,000.00	SBCC	I trimestre 2012
	Estudios específicos para la construcción del SITRAMSS	900,000.00	SBCC	II trimestre 2012
	Estudios de evaluación intermedia, y final	100,000.00	SBCC	IV trimestre 2013
	Auditoria del Proyecto	200,000.00	SBCC	I trimestre 2013
INDIV				

3. **Supervisión de Adquisiciones.** El Banco efectuará revisiones ex-post de las adquisiciones una vez al año. La frecuencia de las revisiones ex-post y los umbrales establecidos para la revisión ex-ante de los contratos son consistentes con la evaluación de capacidad efectuada. Estos umbrales y la frecuencia de las revisiones ex-post podrán ajustarse, como parte de las actualizaciones y revisiones del Plan de Adquisiciones, de acuerdo con el desempeño del Ejecutor y el avance en la adopción de las medidas correctivas descritas. Los procedimientos aplicables para cada tipo de adquisición, son en conformidad con las “Políticas para la adquisición de obras y bienes financiados por el BID” (GN-2349-9) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (GN-2350-9). La supervisión por parte del Banco de las adquisiciones de bienes y obras y las contrataciones de servicios de consultoría que se realicen con recursos del proyecto,

se llevarán a cabo de acuerdo al Plan de Adquisiciones, el Apéndice I de GN-2349-9 y GN-2350-9 y conforme a lo estipulado en el siguiente cuadro

Procedimientos de Adquisiciones

Categoría de Inversión	Monto Límite (en US\$ miles)	Procedimiento de Adquisición	Tipo de revisión
Obras	Mayor o igual a 5.000	Licitación Pública Internacional	Ex ante
	Mayor o igual a 350 y menor a 5.000	Licitación Pública Nacional	Ex ante los primeros 3 contratos y Expost los siguientes
	Menor a 350	Comparación de Precios	Ex post
	Sin límite de monto	Contratación Directa	Ex ante
Bienes y servicios de No Consultoría	Mayor o igual a 250	Licitación Pública Internacional	Ex ante
	Mayor o igual a 50 y menor a 250	Licitación Pública Nacional	Ex ante los primeros 3 contratos y Expost los siguientes
	Menor a 50	Comparación de Precios	Ex post
	Sin límite de monto	Contratación Directa	Ex ante
Servicios de Consultoría Individual	Sin límite de monto	Comparación de Calificaciones de los Consultores Individuales	Ex post
	Sin límite de monto	Selección Directa	Ex ante
Servicios de Consultoría Firmas Consultoras	Mayor o igual a 200	Lista corta con amplia participación geográfica	Todas Ex ante
	Menor a 200	Lista corta podrá ser constituida por consultores nacionales.	Todas Ex ante
	Sin límite de monto	Selección Directa	Todas Ex ante

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

VI. GESTIÓN FINANCIERA

- Programación y presupuesto.** Por intermedio de la UFI del MOPTVDU, la UEP gestionará anualmente una asignación presupuestaria que identifique claramente el proyecto, con los créditos presupuestarios suficientes para cubrir los compromisos de la ejecución de cada año.
- Contabilidad e informes financieros.** Los registros contables del proyecto, así como la correspondiente documentación de respaldo, estarán a cargo de las Unidad Financiera Institucional, a través del Sistema de Administración Financiera Integrado (SAFI). La UEP se asegurará de que existan las suficientes referencias cruzadas para identificar el uso de todos los recursos.

3. **Desembolsos y flujo de de caja.** El MOPTVDU mantendrá una cuenta especial en el Banco Central de Reserva, así como una cuenta operacional designada en un banco comercial⁶ desde donde se realizarán los pagos a proveedores y contratistas, apoyándose en el subsistema de tesorería del SAFI; ambas cuentas operarán de manera exclusiva para el proyecto. De conformidad con lo establecido en la nueva política del Banco sobre gestión financiera (OP-273-2), se realizarán desembolsos sobre la base de las necesidades de liquidez, para lo cual el la UEP preparará un plan financiero, que servirá de base para los anticipos u otra modalidad de desembolso que se estime apropiada.
4. **Control interno.** Aplican las normas técnicas de control interno emitidas por la Corte de Cuentas de la República⁷. Un control previo importante contempla la revisión por parte del área de presupuesto de la UFI, de la programación anual de adquisiciones y contrataciones con los recursos asignados en el presupuesto respectivo. En una segunda etapa, el área de presupuesto efectúa el compromiso presupuestario mediante un registro en SAFI. Previo a efectuar el pago de las obligaciones contraídas, hay un nuevo control sobre el registro contable del devengado del egreso. El registro contable del pagado de la obligación se realiza inmediatamente después de la entrega del cheque o abono a la cuenta del beneficiario.
5. **Auditoría interna.** El MOPTVDU cuenta con una unidad de auditoría interna, aunque con recursos limitados. Se espera que incluya en su planificación anual la revisión de la ejecución del Proyecto.
6. **Control externo e informes.** El control externo del Proyecto se encargará a una firma de auditores independientes aceptable al Banco. La gestionará la contratación de la auditoría externa mediante concurso entre firmas de nivel I, siguiendo los lineamientos establecidos en la AF-200. Los términos de referencia tendrán un carácter ampliado y deberán ser acordados previamente con el Banco. El Banco revisará esta contratación de manera ex-ante.
7. **Supervisión.** Para el monitoreo financiero del Proyecto se utilizarán los informes financieros (no auditados) producidos por la aplicación institucional (SAFI), y la desagregación necesaria se detallará en las notas correspondientes e información financiera complementaria. Preliminarmente, estos informes se requerirán trimestralmente pudiendo ajustarse la frecuencia posteriormente. Se estima que estos informes trimestrales podrían presentarse no más tarde de 45 días luego de cada cierre calendario trimestral. Las notas explicativas de la información financiera se diseñarán de manera que sean consistentes con la política y herramientas financieras del Banco. Estos informes deberán evidenciar el progreso en la ejecución de las actividades establecidas en el Plan de Ejecución del Proyecto (PEP).
8. En el primer semestre de ejecución se realizarán revisiones *in situ* de la información financiera presentada, contrastándola contra la planificación. Se reevaluarán los riesgos fiduciarios y se determinará si se hace necesaria mayor supervisión *in situ* versus revisiones de escritorio.

⁶ Este esquema se mantendrá a menos que el GOES implemente una Cuenta Única en materia de pagos.

⁷ En El Salvador, la legislación la establece la responsabilidad del servidor público en el desempeño de sus funciones, de manera que los casos de incumplimiento pueden generar procesos judiciales contra el funcionario. Título III 'Responsabilidad para la función pública', artículos 52 - 61 de la Ley de la Corte de Cuentas.

9. **Mecanismo de Ejecución.** La UEP dará seguimiento a la ejecución de todas las actividades del Proyecto. Como responsable de la coordinación, se asegurará de que se preparen y mantengan actualizados los documentos de planificación operativa anual e informes periódicos de avance, así como las estimaciones de fondos para la preparación de planes de desembolsos y la actualización de los instrumentos de gestión y monitoreo del Proyecto (PEP y PA).
10. **Manual Administrativo Financiero Contable.** Los aspectos presentados en estos acuerdos y requisitos fiduciarios serán desarrollados con detalle en un Manual Administrativo Financiero Contable, que requerirá el visto bueno de los suscritos especialistas fiduciarios.