

EL SALVADOR
PROGRAMA DE CAMINOS RURALES PARA EL DESARROLLO
(ES-L1045)

PERFIL DE PROYECTO (PP)

I. DATOS BÁSICOS

Título del Proyecto: Programa de Caminos Rurales para el Desarrollo.

Número del Proyecto: ES-L1045

Equipo de Proyecto: Néstor Roa (INE/TSP), Jefe de Equipo; Alfonso Salazar (TSP/CES); Miguel Coronado (LEG/SGO); Sandra Iriarte (INE/TSP), Santiago Castillo (PDP/CES), Mario Castaneda (PDP/CES), Ana Elsy Cabrera (CID/CES), Mary Eloise Candfield (ENE/ESG) , y Roberto Suárez Nicolini (consultor).

Prestatario: República de El Salvador.

Organismo Ejecutor: Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU).

Plan de Financiamiento: BID (CO): US\$ 35 millones

Salvaguardias: Políticas identificadas: OP-102, B.05, B.07, B16 y B17. Categoría B.

II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 **La infraestructura vial.** La red vial nacional tiene una longitud de 6,301 km con una red no pavimentada de 3,136 km. El último Censo de Población y Vivienda¹, reflejó que de los 5,744,133 habitantes para todo el país, el 37.3% vive en la zona rural. En los últimos 10 años, el país ha logrado constituir una red vial pavimentada con razonables niveles de servicio. Sin embargo, la necesidad por mejorar la red vial rural es aún muy grande.

Instituciones del subsector vial

- 2.2 **Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU)** , es la entidad responsable de planificar, rehabilitar, mejorar, y ampliar la red vial nacional, . A finales de los 90's y principios de esta década0, el MOPTVDU impulsó un agresivo programa de desarrollo vial y modernización institucional cuyos hechos más destacados fueron la mejora de la infraestructura vial nacional, así como la creación y puesta en marcha del Fondo de Conservación Vial.
- 2.3 **Fondo de Conservación Vial.** El FOVIAL, cuyo proceso de formación y operación inicial fue estimulado y apoyado por el Banco, es una institución autónoma, creada por ley de la República, cuyos ingresos provienen de un cargo de \$0.20/galón de gasolina o diesel consumido por el parque vehicular motorizado. El mantenimiento lo realiza a través de contratos con empresas privadas. Con la puesta en marcha del FOVIAL, El Salvador dio un paso importante y tomó un liderazgo en la región para superar los problemas crónicos de falta de recursos para mantenimiento vial. En la actualidad el FOVIAL analiza diversos cursos de acción para optimizar sus recursos

¹ La información de la red y los datos del censo corresponden a 2007.

debido al incremento de la red bajo su responsabilidad y la atención de otras responsabilidades.

- 2.4 **Política de Gobierno.** , El Salvador ha dado prioridad al mejoramiento de la infraestructura vial nacional tanto para apoyar la competitividad del país como para coadyuvar a los esfuerzos de reducción de la pobreza. Asimismo, ha logrado buenos resultados en la gestión de la conservación vial con el trabajo realizado por el FOVIAL. No obstante, en el contexto de la crisis global, el país enfrenta aún enormes retos derivados de la necesidad de dar respuesta a urgentes necesidades sociales, revertir los efectos de la crisis y optimizar los limitados recursos para la inversión pública.
- 2.5 En dicho marco, las autoridades del Ministerio han planteado al Banco su visión de impulsar una gestión que incentive el desarrollo de políticas públicas orientadas a priorizar inversiones sobre la base de criterios técnico-económicos, en especial para la rehabilitación y mejora de caminos rurales, lo cual conllevará un mejor uso de los recursos mediante una más eficiente asignación de los mismos.
- 2.6 Atendiendo los objetivos del Gobierno, el Banco aprobó la cooperación técnica (CT) “Identificación de Inversiones Prioritarias en Infraestructura” (ES-T1132); la cual incluye: (i) Inventario de la Obra Pública en Riesgo; (ii) Dimensionamiento de Obras de Mitigación; y (iii) Priorización de Caminos Rurales. Este último estudio, tiene por objeto categorizar las vías rurales a partir del uso de variables técnico-económicas, incluyendo la propuesta de un plan de inversiones debidamente priorizadas que faciliten las decisiones de la administración. Esta CT apoyará la implementación de la operación a través de la generación de información sobre el estado de la vialidad rural y otra información relevante que contribuya al diseño racional de las intervenciones y a una mayor eficiente asignación de recursos.
- 2.7 **El Problema.** En El Salvador, aún cuando es un país pequeño, la conectividad y el bajo nivel de desarrollo de la infraestructura rural son factores muy importantes en la persistencia de la pobreza. La pobreza es el resultado de múltiples factores, pero los problemas de conectividad generan aislamiento, dificultando el desarrollo productivo y la generación de riqueza. En la actualidad, la existencia de una red vial rural cuyo estado se vuelve crítico en los seis meses de estación lluviosa de cada año, afecta sensiblemente las condiciones de vida de la población, reduciendo la accesibilidad, limitando el desarrollo de actividades productivas o el acceso a servicios sociales básicos, así como aumentando los costos de transporte y tiempos de viaje². Los daños causados por el Huracán Ida, que afectó al país los días 7 y 8 de noviembre de 2009, evidenciaron la vulnerabilidad de la población rural y deterioraron aún más la infraestructura vial rural.
- 2.8 **Justificación del proyecto.** Esta operación se enmarca en los esfuerzos del Gobierno por mejorar la infraestructura con el propósito de generar condiciones para promover el desarrollo económico y social de la población rural del país, facilitar el transporte y la movilidad para micro y pequeños productores agrícolas, mejorar el acceso de insumos por parte de los productores y la población rural, posibilitar el

²

Referencias de interés respecto de la incidencia de los caminos rurales en el desarrollo económico y social: (i) IDBDOCS #1902727 Rural Access Index: A Key Development Indicator, WB 2006; (ii) IDBDOCS #1902728 Rural Infrastructure and Agricultural Development, 2006; (iii) IDBDOCS #1902729 Access to markets and the benefits of rural roads, 2000; (iv) IDBDOCS #1902731 When do rural roads benefit the poor and how?, ADB 2006; (v) IDBDOCS #1902734 Choosing Rural Road Investments to Help Reduce Poverty, WB 2002.

transporte seguro de la producción a los mercados regionales o internacionales, facilitar el acceso de la población rural a servicios públicos básicos como educación y salud, y reducir los costos de transporte para todos los usuarios de las vías rurales a mejorar; la naturaleza del Programa, y de las obras a considerar, es coherente con apoyos similares que el Banco viene desarrollando en la Región.

III. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- 3.1 **Objetivos.** El objetivo central del Programa será contribuir a mejorar las condiciones de la infraestructura vial rural a fin de posibilitar el transporte permanente en dichas áreas, priorizando aquéllas que cuenten con potencial de desarrollo productivo y mayor atraso relativo, lo que traerá reducción de costos de operación vehicular y tiempos de viaje así como confiabilidad en la entrada y salida de productos y el mejor acceso de personas a bienes y servicios. Asimismo, el Programa busca fortalecer y mejorar la capacidad de gestión vial del MOPTVDU en procesos vinculados al ciclo de proyectos y la promoción de la seguridad vial.
- 3.2 **Componentes.** , El Programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: (i) Componente I: Infraestructura Vial, el que incluye el financiamiento de la rehabilitación y/o mejora de caminos rurales, en una longitud que, en esta instancia, se estima en un orden de 80 km, incluye la supervisión de dichas obras; y (ii) Componente II: Fortalecimiento Institucional, el que estará orientado a apoyar las capacidades técnicas y de gestión del MOPTVDU para los procesos asociados al ciclo de proyectos, incorporando el tema de seguridad vial. .
- 3.3 **Modalidad.** La operación se ha concebido bajo la modalidad de programa de obras múltiples; en este sentido, se desarrollará: (i) una muestra de proyectos de mejora de caminos rurales que serán incluidos en el Programa, la cual se presentará en el POD, a la que se le aplicarán los criterios técnico-económicos de selección que se proponen en este documento y que serán acordados con el ejecutor antes de la aprobación del proyecto (§3.7); (ii) la inclusión en el Programa de un conjunto de proyectos de mejora de caminos rurales que serán definidos posteriormente por el MOPTVDU, aplicando los mismos criterios técnico-económicos de selección³; (iii) las especificaciones generales para el diseño de las obras y la longitud prevista de vías rurales a alcanzar con las mejoras, tal como se detallará en el POD⁴.
- 3.4 **Tipología de las obras previstas.** Las obras de rehabilitación y/o mejora de caminos rurales que se incluirán en el Programa, respetarán los siguientes principios: (i) se aplicarán a caminos existentes en uso normal, ubicados fuera de áreas que fueran sensibles desde el punto de vista ambiental y social, sitios arqueológicos o comunidades indígenas; (ii) no se realizarán cambios de traza, salvo eventuales mejoras puntuales que fueran necesarias por razones de seguridad vial; (iii) se realizarán mejoras en el perfil del camino, homogeneizando el ancho de plataforma a valores estándar en función del volumen de tránsito; (iv) se efectuará la limpieza y, en caso de corresponder, se construirán drenajes longitudinal (cunetas) y transversal (tuberías de alivio); (v) se instalará señalización básica para la seguridad vial y se incluirán obras para la limitación de velocidad en caso de curvas cerradas; (vi) se

³ En el caso de seleccionarse proyectos que no cuenten con diseño completo, el Gobierno financiará los diseños necesarios con los recursos del Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP).

⁴ En particular, se apuntará a incluir elementos de diseño vial en apoyo a la seguridad para las obras del Programa que luego puedan ser adoptadas para futuras obras en el subsector, tales como limitadores de velocidad en curvas cerradas, cruces peatonales, señalización, entre otros.

incluirán cruces peatonales en zonas pobladas. En todo caso, el tipo de intervención dependerá de la rentabilidad resultante de la evaluación.

- 3.5 **Muestra de proyectos.** Considerando que la necesidad de mejora de caminos rurales cubre amplias zonas e involucra multitud de tramos, el MOPTVDU dispone de un banco que reúne todos los proyectos que serían potencialmente elegibles para el Programa; muchos de éstos cuentan con diseño elaborado y muchos otros no. La muestra de proyectos será definida en el POD. Para dichos proyectos, se definirán las especificaciones de diseño de las obras, montos de inversión, etc. y se realizará un análisis de prefactibilidad económica, verificando las condiciones de selección de proyectos (§3.7); ello se presentará en el POD.
- 3.6 **Criterios de selección de los proyectos a incorporar al Programa.** Los caminos rurales a incluir en el Programa se seleccionarán con criterios técnico-económicos relacionados con las características funcionales de los mismos (rurales puros o rurales mixtos con participación tráfico rural y otros) y los impactos económico-sociales de su rehabilitación o mejoramiento, con énfasis en los efectos positivos sobre población de la zona de influencia.
- 3.7 En ese sentido, para la selección de los caminos rurales a incluir en el Programa, se aplicarán criterios técnico-económicos que permitan lograr: (i) un impacto positivo en el desarrollo económico de la zona de influencia respectiva (rentabilidad en términos económico-sociales); (ii) un impacto positivo en la distribución de la riqueza y promoción de actividades económicas desconcentradas; (iii) una mejora en la conectividad regional para sustentar una mejor integración territorial del país y facilitar la competitividad internacional. El Equipo de Proyecto ha preparado un documento que detalla los criterios cuantitativos y cualitativos a utilizar⁵.
- 3.8 **Resultados esperados.** Los principales resultados esperados son: (i) mejoramiento de la transitabilidad de los corredores viales seleccionados; (ii) estímulo de la inversión productiva en la zona de influencia en los casos en que la transitabilidad actual no esté asegurada; (iii) mejor distribución del ingreso en zonas de influencia de los caminos seleccionados; (iv) reducción de tiempos y costos de viajes en las rutas intervenidas; (v) mejora de las capacidades técnicas, operativas y de gestión institucional del sector.

IV. ASPECTOS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 4.1 El Banco ha tenido una importante presencia en el país a través de financiamiento de proyectos, reformas de políticas, transferencia de conocimientos y asistencia técnica. En materia de vialidad rural, el Directorio del Banco aprobó en abril de 2001 el préstamo 1314/OC-ES para el Programa Multifase de Caminos Sostenibles en Áreas Rurales Fase I (ES0129) el cual cuenta con su PCR aprobado. La Fase II de este Programa (ES-L1001) no fue ratificada en la Asamblea Legislativa debido a la falta de acuerdos políticos. Sin embargo, el Banco desde el inicio de la nueva administración ha mantenido un activo diálogo sectorial y trabaja en apoyos la mejora de la infraestructura vial como en la planificación de un nuevo sistema de transporte público. Asimismo, apoyó al sector con recursos de CT ES-T1133 en la emergencia del Huracán Ida.

⁵ “Programa de Caminos Rurales para el Desarrollo (ES-L1045) - Criterios de Selección de Proyectos de Mejora de la Infraestructura Vial Rural” IDBDOCS #2271150.

- 4.2 El MOPTVDU cuenta con experiencia en la administración del ciclo de proyectos viales, tanto en el ámbito de caminos rurales como de carreteras de la red primaria y secundaria. Asimismo, esta institución ha ejecutado proyectos financiados por el Banco como por otras agencias de cooperación multilateral.
- 4.3 La experiencia acumulada del Banco junto con las lecciones aprendidas del Ministerio en esta tipología de proyectos generarán importantes insumos para atender la demanda futura en el país y en la región.

V. SALVAGUARDIAS Y ESTRATEGIA AMBIENTAL

- 5.1 **Salvaguardias.** Los tramos a intervenir corresponden a caminos terciarios ya existentes que serán mejorados o rehabilitados, no se consideran aperturas de nuevos caminos ni aumento de las capacidades viales. No se prevén cambios de trazados, por lo que se puede estimar que las obras no generarán impactos ambientales negativos significativos debido a que los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, bastante tradicionales desde el punto de vista de ingeniería y se ejecutarán dentro del derecho de vía existente, por lo que no se prevén afectaciones de predios que requieran reasentar residentes ni intervenciones ambiental o socialmente sensibles. El proyecto se ha clasificado como tipo B de conformidad con la Política OP-703. Durante la preparación de la operación, se desarrollará un Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa.
- 5.2 La responsabilidad de la gestión ambiental del Ministerio, tanto en su fase de planificación como durante la ejecución de las obras, es de la Gerencia de Gestión Ambiental (GGA) de la Unidad de Planificación Vial (UPV), la cual vela de forma regular por la aplicación del marco legal contenido en la Ley del Medio Ambiente y coordina con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales y tiene ya experiencia con el enfoque ambiental y social del Banco.
- 5.3 La GGA cuenta con personal profesional calificado y con una amplia experiencia en el seguimiento de la gestión ambiental en proyectos de caminos rurales como en proyectos viales de mayor envergadura.

VI. ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 6.1 El proyecto, tendrá como Organismo Ejecutor al MOPTVDU, a través de sus unidades administrativas, para los aspectos financieros, contrataciones y control interno: y las unidades técnicas del Viceministerio de Obras Públicas para lo referente a la ingeniería y ejecución de las obras.

VII. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 7.1 El Anexo V detalla cronograma de preparación y establece los hitos para el alcance de las fechas. Se aspira a que la operación sea aprobada el 27 de mayo de 2010. Para la preparación del programa, se estimó un total de US\$58,900 de recursos administrativos para consultorías y misiones.

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the PP or PCD (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to ESR.

| | | | |
|--|--|--|--------|
| PROJECT DETAILS | IDB Sector | TRANSPORTATION | |
| | Type of Operation | Investment Loan | |
| | Additional Operation Details | | |
| | Investment Checklist | Infrastructure Road and Rail | |
| | Team Leader | Roa, Nestor H. (NESTORR@iadb.org) | |
| | Project Title | Sustainable Roads for Development | |
| | Project Number | ES-L1045 | |
| | Safeguard Specialist(s) | | |
| | Assessment Date | 2009-10-28 | |
| | Additional Comments | | |
| SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS | Type of Operation | Loan Operation / Multi-Phase Lending Project | |
| | Safeguard Policy Items Identified (Yes) | The Bank will make available to the public the relevant Project documents. | OP-102 |
| | | An Environmental Assessment will be performed. | (B.05) |
| | | Consultations with affected parties will be performed and considerations of their views will be taken into account. | (B.06) |
| | | The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations. | (B.07) |
| | | In-country systems are being used. | (B.16) |
| | | Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement. | (B.17) |
| | Potential Safeguard Policy Items(?) | No potential issues identified | |
| | Recommended Action: | Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR. | |
| ASSESSOR DETAILS | Additional Comments: | | |
| | Name of person who completed screening: | | |
| | Title: | | |
| | Date: | 2009-10-28 | |

SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the PP or PCD (or equivalent) and sent to ESR.

| | | | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|---|--|--|
| PROJECT DETAILS | IDB Sector | TRANSPORTATION | | |
| | Type of Operation | Investment Loan | | |
| | Additional Operation Details | | | |
| | Country | EL SALVADOR | | |
| | Project Status | | | |
| | Investment Checklist | Infrastructure Road and Rail | | |
| | Team Leader | Roa, Nestor H. (NESTORR@iadb.org) | | |
| | Project Title | Sustainable Roads for Development | | |
| | Project Number | ES-L1045 | | |
| | Safeguard Specialist(s) | | | |
| | Assessment Date | 2009-10-28 | | |
| | Additional Comments | | | |
| PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY | Project Category: C | Override Rating: B | Override Justification: Elevate: additional impacts likely | |
| | Conditions/ Recommendations | <p><input type="checkbox"/> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</p> <p><input type="checkbox"/> The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</p> <p><input type="checkbox"/> These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.</p> | | |

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 En la condición sin proyecto, el mal estado de las vías rurales afecta de manera significativa la calidad de vida de las comunidades tanto porque les limita su conectividad para actividades productivas o de generación de ingresos y de acceso a servicios sociales básicos como porque sufren directamente las consecuencias de dicha situación.
- 1.2 La operación genera beneficios derivados de facilitar la integración de comunidades pobres, la accesibilidad a mejores oportunidades y la generación de un entorno más favorable para una mejor calidad de vida.
- 1.3 El Banco ha acumulado experiencia en la región en la implementación de operaciones con características similares, constatando la generación de resultados positivos en la reducción de tiempos de viaje, aumento de la conectividad, reducción de costos de operación vehicular, incremento en los servicios de transporte, entre otros beneficios.
- 1.4 En términos de gestión ambiental, el Ministerio cuenta con la capacidad técnica demostrada para manejar el ciclo de proyectos tanto de caminos rurales como de obras de mayor complejidad. En efecto, el Banco ha verificado con anterioridad avances importantes al transformarse la Unidad Ambiental en la Gerencia de Gestión Ambiental (GGA) del Viceministerio de Obras Públicas, y fortalecerse con un equipo de profesionales con estudios ambientales y especialidades en biología, agronomía y ciencias sociales que participa activamente desde la formulación de idea de proyecto, pasando por el diseño, ejecución y recepción de las obras.
- 1.5 La GGA participa en todo el ciclo de proyectos y ha desarrollado la descripción de perfiles de puestos, guías sobre los procedimientos para obtener los permisos ambientales para proyectos viales, para el seguimiento ambiental de los proyectos en ejecución y términos de referencia para la realización de estudios de impacto social. Asimismo, ha elaborado las especificaciones técnicas para caminos rurales aplicables en todas las obras de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales en el país. Cuenta con el manual, formulario y guía de procedimientos que se utilizan en el proceso de gestión de los permisos ambientales que debe emitir el MARN para la ejecución de las obras viales.
- 1.6 Los proyectos a ser considerados en esta operación cumplirán con los requerimientos ambientales y salvaguardias del Banco, tomándose las respectivas medidas en materia ambiental, salud y seguridad, social y aspectos laborales.

II. EL PROGRAMA Y SU ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 2.1 Los proyectos a ser incluidos son vías existentes que requieren mejoras en su perfil, superficie de rodamiento, ancho de la plataforma a valores estándares de acuerdo al volumen de tráfico, construcción de drenajes y señalización básica. Las obras a

ejecutarse son de limitada magnitud y se realizarán en el derecho de vía existente, salvo casos excepcionales.

- 2.2 El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano a través del Viceministerio de Obras Públicas y de su Gerencia de Gestión Ambiental efectúa todas las gestiones necesarias a fin de que cada uno de los proyectos de inversión cuente con los permisos ambientales y resoluciones necesarias en apego a la LEY DEL MEDIO AMBIENTE (LMA de mayo de 1998), creándose en la misma el Sistema Nacional de Gestión del Medio Ambiente y el Sistema de Evaluación Ambiental, que regula los planes y programas de la administración pública, de tal manera que estos deben ser evaluados en sus efectos ambientales. La LMA establece que para el inicio y operación de las actividades, obras o proyectos estos deberán contar con un permiso ambiental que obliga al titular de la actividad, obra o proyecto a realizar todas las acciones de prevención, atenuación o compensación, establecidos en el Programa de Manejo Ambiental del Estudio de Impacto Ambiental, el cual será aprobado como condición para el otorgamiento del Permiso Ambiental.
- 2.3 Las salvaguardias ambientales y sociales propuestas para proyectos de inversión están enmarcadas bajo los lineamientos y permisos establecidos por el MARN, como también los controles y seguimiento que este Ministerio implementa, tal como se indica:
- En primer termino, el documento denominado “Categorización de actividades, obras o proyectos”, determina si es o no necesario realizar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Para lo cual se elabora para todos los proyectos al inicio del ciclo de los mismos, un Perfil Ambiental, en el cual se identifican los potenciales impactos ambientales directos e indirectos de los proyectos; esta información es luego incorporada en el Formulario Ambiental que se remite al Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN) acompañando la solicitud de Permiso Ambiental que se envía al MARN. Luego de la evaluación de los formularios y de una inspección de campo que realizan en forma conjunta técnicos ambientales del Viceministerio de Obras Públicas y el MARN, este último determina sobre la base de los criterios establecidos en el documento.
 - El MARN emite una resolución de no requerimiento de estudio de impacto ambiental (EIA) cuando un proyecto no produce impactos ambientales significativos, dicha resolución establece condiciones ambientales de carácter obligatorio de medidas específicas de mitigación y control de ciertos potenciales impactos que se consideran necesarias. En este caso, estas medidas se incorporan al diseño de los proyectos y por lo tanto a los presupuestos de los mismos y su cumplimiento se verifica por medio de la Gerencia de Gestión Ambiental del Viceministerio de Obras Públicas.
 - Cuando, por sus impactos, el proyecto necesita un EIA, el MARN proporciona los Términos de Referencia para elaborar dicho estudio. Una vez desarrollado el estudio se remite al MARN para su análisis y aprobación, se somete a consulta pública, se presenta la fianza de cumplimiento ambiental que garantizará el cumplimiento del Programa de Manejo Ambiental, y una vez finalizado con éxito el proceso, el MARN emite el Permiso Ambiental.

- Cabe destacar, que aquellos proyectos cuyos impactos ambientales potenciales a ser generados se clasifiquen como de bajo impacto, el documento de “Categorización de actividades, obras o proyectos” establece, que no requieren la presentación de documentación ambiental al MARN. De acuerdo a lo anterior, el MARN ha establecido en el documento mencionado, que el mejoramiento de caminos rurales en superficies de rodaje, que no incluya apertura, ampliación, ni modificación en el trazo, no requieren la presentación de formulario ambiental. A pesar de lo anterior, el Viceministerio de Obras Públicas, incorpora medidas ambientales de carácter general para estos proyectos.
- 2.4 Los impactos ambientales potenciales que regularmente son identificados en proyectos de mejoramiento y/o rehabilitación de caminos rurales se concentran en la tala de vegetación presente en los derechos de vía, incremento de la erosión debido a los movimientos de tierra originados por las diferentes actividades constructivas, efectos en los nacimientos de agua presentes en los laterales del camino, contaminación del aire por la generación de polvo por las diferentes actividades constructivas, alteración de los drenajes naturales, y algunos efectos sociales sobre todo por el bloqueo de los accesos a sus propiedades durante los procesos constructivos y muchas veces luego de finalizados los proyectos, la vulnerabilidad del transeúnte debido a la carencia de infraestructura peatonal y señalización vial pertinente, entre otros impactos de igual o menor magnitud.
- 2.5 En todo caso, los impactos potenciales son fácilmente identificables, de menor a moderada magnitud, con una duración definida, espacialmente restringidos, fácilmente evitables, controlables con prácticas ampliamente disponibles, técnicamente simples y con un balance costo-efectividad favorable. Las medidas de mitigación de los impactos ambientales potenciales como los citados en el párrafo anterior, son identificadas e incorporadas en los diseños y presupuestos de ejecución de los proyectos de manera que forman parte de la responsabilidad de los contratistas. La supervisión de obra es encargada de velar permanentemente por el cumplimiento de las medidas de protección ambiental y la Gerencia de Gestión Ambiental realiza inspecciones semanales para verificar ese cumplimiento. Contratistas y Supervisoras tienen la responsabilidad de incorporar personal especializado en el tema ambiental para un mejor y adecuado seguimiento de los programas de manejo ambiental y a presentar informes mensuales del cumplimiento de los mismos.
- 2.6 La GGA se involucra en la preparación de los proyectos viales, desde sus etapas más tempranas, interactuando con las otras áreas técnicas del Ministerio para obtener la información necesaria para la preparación de los perfiles ambientales, en los que se incluyen las características físicas y bióticas del área del proyecto, la información socioeconómica de esa área, las características de los elementos principales de las obras a efectuar, y sus posibles impactos ambientales y sociales. Esta información se resume en los formularios ambientales que se remiten al MARN para su evaluación, determinación de la necesidad de realizar un EIA o formulación de recomendaciones específicas sobre las medidas de mitigación de impactos que deben incluirse en el proyecto.

- 2.7 LA GGA supervisa la ejecución de la EIA y verifica que sus recomendaciones y las del MARN sean incorporadas en los diseños y los correspondientes presupuestos. Durante la ejecución de las obras, el personal de la GGA realiza inspecciones periódicas, a fin de comprobar que se estén cumpliendo las especificaciones técnicas ambientales y poniendo en prácticas las medidas de mitigación de impactos ambientales y sociales. Con los resultados de las inspecciones se realizan los informes de seguimiento y al término de la obra y antes de la recepción de estas se efectúa una revisión final. Finalmente, la GGA se encarga de la evaluación del impacto social de los proyectos a ejecutarse, el seguimiento de las medidas de mitigación social, así como de la medición de algunos indicadores que permitirán establecer el impacto social de los proyectos y su contribución al desarrollo.
- 2.8 Durante la preparación de la operación, se contratará a un consultor ambientalista con experiencia internacional para la elaboración del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS). El propósito de esta consultoría es la de realizar los análisis, evaluaciones y propuestas para la adecuada aplicación de las políticas y salvaguardias ambientales y sociales. En el IGAS se presentará el marco legal e institucional, resumen de las principales políticas del Banco que se aplican, se analizará una muestra de proyectos de caminos rurales desde la perspectiva ambiental y social, sus criterios de elegibilidad, sus requerimientos para el diseño, construcción y supervisión, los procedimientos de divulgación y consulta, asimismo se propondrá mecanismos para el fortalecimiento y capacitación para la implementación del Programa. El consultor trabajará en estrecha coordinación con el equipo de proyecto y con especialistas ambientales de la entidad ejecutora.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

| Aspecto | Descripción | Fechas esperadas | Referencias y links a archivos técnicos |
|--|---|--------------------------|---|
| Estudio previo para identificación de cartera de proyectos | Se realizó consultoría Apoyo Técnico en la Identificación de Proyectos de Infraestructura en El Salvador | Completado al 15/07/2009 | IDBDOCS-#35001749-Identificación de Proyectos Infraestructura - Sector Vial IDBDOCS-#35001752-Identificación Proyectos Infraestructura - Banco Proyectos |
| Elaboración de notas técnicas de apoyo para la preparación de la operación. | Un consultor internacional ha elaborado las notas: 1) Criterios de Selección de Proyectos de mejora de la Infraestructura Vial y 2) Evaluación de Proyectos para la Muestra de Caminos Rurales, Programa de Caminos Rurales para el Desarrollo (ES-L1045) | Completado 23/11/2009 | IDBDOCS-#2271150-ES-L1045 - Criterios de Selección de Proyectos IDBDOCS-#2271151-ES-L1045 - Evaluación de Proyectos de la Muestra |
| Análisis técnico del proyecto y su viabilidad económica. | Equipo de Proyecto, con apoyo de consultor y personal técnico del ente ejecutor realizan análisis de muestra de proyectos. | 15/03/2010 | |
| Preparación de Informe de Gestión Ambiental y Social | Consultor internacional prepara el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) | 31/03/2010 | |
| Análisis institucional/de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad institucional | Misión de Orientación revisará con autoridades del MOPTVDU la eventual necesidad de mejorar la capacidad de ejecución | 15/03/2010 | |