

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**EL SALVADOR**

**PROGRAMA DE CAMINOS RURALES PARA EL DESARROLLO**

**(ES-L1045)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Alfonso Salazar (TSP/CES) Jefe de Equipo; Néstor Roa (INE/TSP); Juan Carlos Perez-Segnini (LEG/SGO); Sandra Iriarte (INE/TSP), Santiago Castillo y Mario Castañeda (PDP/CES), Ana Elsy Cabrera (CID/CES), Mary Eloise Canfield (ENE/ESG) Roberto Suárez Nicolini (consultor); y Luis Uechi (INE/TSP) revisor del documento.

## ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN, RESULTADOS Y JUSTIFICACIÓN .....	2
A.	Introducción.....	2
B.	Antecedentes, Problema y Justificación. ....	3
C.	Objetivo, Componentes y Costos. ....	7
D.	Matriz de Resultados e Indicadores Principales. ....	11
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	11
A.	Instrumento de Financiación.....	11
B.	Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación. ....	12
C.	Riesgo Fiduciario.....	12
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN .....	13

ANEXOS	
ANEXO I:	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
ANEXO II:	Marco de Resultados
ANEXO III:	Resumen Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS
<b>REQUERIDO</b>
1. Esquema de Monitoreo y Evaluación <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35165066">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35165066</a>
2. Plan de Adquisiciones <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35165013">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35165013</a>
3. IGAS - Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35164917">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35164917</a>
4. Plan Operativo Anual <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35166895">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35166895</a>
<b>OPCIONAL</b>
1. Identificación de Proyectos Infraestructura - Sector Vial <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35001749">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35001749</a>
2. Identificación Proyectos Infraestructura - Banco Proyectos <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35001752">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35001752</a>
3. Criterios de Selección de Proyectos <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2271150">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2271150</a>
4. Proyectos de la Muestra <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35163902">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35163902</a>
5. Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35165301">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35165301</a>
6. Gestión de Riesgos del Proyecto <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35165315">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35165315</a>
7. Clasificación Ambiental y Salvaguardias (SSF) <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35166884">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35166884</a>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CT	Cooperación Técnica
EBP	Estrategia del Banco para el País
FOVIAL	Fondo de Conservación Vial de El Salvador
GGA	Gerencia de Gestión Ambiental
GOES	Gobierno de El Salvador
HDM IV	Highway Development and Management IV
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
IIMM	Índice Integrado de Marginalidad Municipal
MAG	Ministerio de Agricultura y Ganadería
MARN	Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales
MITUR	Ministerio de Turismo
MOPTVDU	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano
PMA	Programa de Manejo Ambiental
SAFI	Sistema de Administración Financiera Integrada
SECI	Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional
TdR	Términos de Referencia
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
UACI	Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones Institucionales
UFI	Gerencia Financiera Institucional
UIDV	Unidad de Investigación y Desarrollo Vial
UPV	Unidad de Planificación Vial
VANE	Valor Actual Neto Económico
VMOP	Vice Ministerio de Obras Públicas

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**EL SALVADOR**  
**PROGRAMA DE CAMINOS RURALES PARA EL DESARROLLO**  
**(ES-L1045)**

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS			
<b>Prestatario:</b> República de El Salvador		Financiamiento	
<b>Organismo Ejecutor:</b> Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU)		<b>Plazo de amortización:</b>	25 años
		<b>Período de Gracia</b>	4 años
<b>Fuente</b>	<b>Programa</b>	<b>Período de Desembolso:</b>	4 años
		<b>Tasa de interés:</b>	Libor
IDB (CO)	\$ 35.000.000	<b>Inspección y Vigilancia</b>	*
Aporte Local	0	<b>Comisión de Crédito</b>	*
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 35.000.000</b>	<b>Moneda</b>	Dólares de EE.UU. de la Facilidad Unimonetaria
ESQUEMA DEL PROYECTO			
<p><b>Objetivos y Descripción del Proyecto:</b>  El objetivo central del Proyecto es contribuir a mejorar las condiciones de la infraestructura vial rural a fin de posibilitar el transporte permanente en dichas zonas, dando prioridad a aquellas zonas rurales que cuenten con potencial de desarrollo productivo. Las obras de mejora para los caminos rurales que sean seleccionados e incluidos en el Proyecto, deberán respetar los criterios y condiciones que se establezcan en el Manual de Proyectos, incluidas las condiciones ambientales que correspondan, entre otras: (i) se aplicarán sólo a caminos existentes bajo la competencia del MOPTVDU, en uso, ubicados fuera de áreas ambientales sensibles, así como de sitios arqueológicos o comunidades indígenas; (ii) no se incluirán cambios de trazado, salvo eventuales mejoras puntuales necesarias por razones de seguridad vial; (iii) se considerará superficie de rodadura de grava o tratamiento asfáltico superficial; (iv) se instalará señalización básica de seguridad vial, incluyendo obras limitadoras de velocidad donde corresponda; y (v) se incluirán cruces peatonales en zonas pobladas.</p>			
<p><b>Condiciones Contractuales Especiales:</b> (a) <b>previas al primer desembolso:</b> (i) aprobación del Manual Administrativo Financiero del Proyecto (¶3.2); (ii) aprobación de un Manual de Proyectos que incluya los criterios de elegibilidad técnicos, económicos y ambientales aplicables a los proyectos así como los aspectos relacionados con el mantenimiento de las obras (¶1.27); (iii) que el Organismo Ejecutor haya acordado con el Banco las obras y los presupuestos detallados de las obras que integran la muestra de dos proyectos, de conformidad con los términos y condiciones previamente acordados con el Banco (¶1.27); y (iv) que el Organismo Ejecutor haya acordado con el Banco los estudios de evaluación económica de los dos proyectos que integran la muestra del Proyecto, de conformidad con los términos y condiciones previamente acordados con el Banco (¶1.27); y (b) <b>durante la ejecución del Proyecto:</b> (i) se recolectará los datos básicos iniciales (línea base) de cada proyecto, de conformidad con las categorías previamente acordadas con el Banco (¶1.35); (ii) se recolectará el procedimiento y metodología que se utilizará para compilar, procesar, mantener e informar sobre los datos periódicos que deberán ser comparados con los datos básicos iniciales (línea base) para evaluar los resultados del proyecto (¶1.35); (iii) el Organismo Ejecutor se compromete a garantizar el mantenimiento de los caminos financiados por esta operación dentro de un nivel compatible que deben brindar, lo cual se indicará en el Manual de Proyectos (¶2.11); (iv) El Organismo Ejecutor presentará al Banco informes de avance semestrales, indicando los avances logrados en cada componente y para todo el Programa, incluyendo los indicadores acordados (Matriz de Resultados ¶3.5); y (v) los documentos de licitación para la contratación de las obras del Proyecto deberán incluir los requerimientos ambientales en un PMA actualizado, con las acciones y actividades adicionales que fueran necesarias para mejorar el desempeño ambiental (¶2.4).</p>			
<b>Excepciones a la Política del Banco:</b> Ninguna			
<b>El proyecto califica como:</b> SEQ[ ] PTI[ ] Sector[ ] Geographic[ X ] Headcount[ ]			

\* 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, RESULTADOS Y JUSTIFICACIÓN

### A. Introducción.

- 1.1 **Contexto económico y social.** En el período 2000-2008, El Salvador creció a tasas modestas (promedio 2,1% anual entre 2000-2004, 4% en 2005-2007 y 2,5% en 2008) e inferiores al promedio latinoamericano (5,6%) y mundial (4,9%)<sup>1</sup>. En el 2009 la crisis económica internacional tuvo un fuerte impacto, estimándose un decrecimiento de 3.5%<sup>2</sup>. Entre 2000 y 2006, se logró una reducción importante en la pobreza rural, pasándose de 53,7% a 35,8%; no obstante, en el 2007 la pobreza rural creció nuevamente alcanzando un 49% en el 2008. Es decir, en los últimos dos años, el país perdió una parte significativa de los avances logrados en materia de reducción de la pobreza.
- 1.2 **Transporte e infraestructura vial.** El transporte por carretera es el modo esencial de movilización de personas y bienes en El Salvador. La red vial nacional, competencia del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU), tiene una longitud total de 6.414 km (2009). Esta red se discrimina en: (i) 3.247 km de rutas pavimentadas (50,6%) 2.851 km con carpeta asfáltica y 396 km de concreto hidráulico; (ii) 3.167 km de caminos no pavimentados<sup>3</sup> (49,4%) 1.873 km con superficie de rodadura granular y 1.294 km con superficie de tierra. El país cuenta con una extensión de 21.040 km<sup>2</sup> y una población de 5.7 millones de habitantes<sup>4</sup> -37,3% de los cuales vive en la zona rural, la densidad de la red total (2007) es del orden de 1,6 km/1000 habitantes y 477 km/1.000 km<sup>2</sup>.
- 1.3 En términos generales, los indicadores de estado total de la red requieren una actualización permanente y de información socio-económica que correlacionen su impacto sobre la población. En el 2007, según datos del MOPTVDU, el conjunto de la red disponía de una condición buena en el 65% de su extensión, siendo regular en el 21% y mala en el 14%. Estos indicadores globales, no obstante, no reflejan los problemas de intransitabilidad que se presentan en los caminos rurales durante el período de lluvias ni el insuficiente mantenimiento vial en los últimos años por limitaciones en el presupuesto.
- 1.4 **Instituciones del sector transporte.** El MOPTVDU, por medio del Vice Ministerio de Obras Públicas (VMOP), es la entidad responsable de planificar, rehabilitar, mejorar y ampliar la red vial nacional, con recursos provenientes de préstamos con organismos multilaterales, donaciones y los respectivos aportes locales. A finales de la década de los 90's y primeros años de 2000, el MOPTVDU impulsó un importante programa de desarrollo vial y modernización

---

<sup>1</sup> Fuente: Hacia la generación de más oportunidades: Fundamentos de una Agenda de Desarrollo Económico y Social en El Salvador, Documento BID.

<sup>2</sup> Dato de crecimiento económico publicado por el Banco Central de Reserva de El Salvador.

<sup>3</sup> Adicionalmente existe una red no pavimentada de baja especificación denominada caminos vecinales, responsabilidad de los gobiernos municipales.

<sup>4</sup> Último Censo de Población y Vivienda realizado en 2007.

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 (FOVIAL), que es la entidad responsable del mantenimiento de la red vial nacional.

## **B. Antecedentes, Problema y Justificación.**

- 1.5 **Política de gobierno.** En la última década, El Salvador ha priorizado la mejora de la infraestructura vial nacional tanto para apoyar la competitividad del país como para coadyuvar a la reducción de la pobreza, aunque limitaciones de presupuesto restringieron las inversiones ejecutadas en los últimos años (§1.9). Asimismo, en general, ha logrado buenos resultados en la gestión de la conservación vial con el trabajo realizado por el FOVIAL. No obstante, el país enfrenta aún enormes retos en materia de infraestructura vial, en un contexto donde hay que atender urgentes necesidades sociales, revertir los efectos de la crisis y optimizar los limitados recursos para la inversión pública.
- 1.6 En dicho marco, las nuevas autoridades del MOPTVDU han planteado al Banco su interés en impulsar una forma más eficiente de realizar inversiones en la red vial rural, apuntando a objetivos de naturaleza económico-social, priorizando el desarrollo económico, el incremento de oportunidades para la población de bajos recursos y el logro de la mayor cobertura posible. Asimismo, esta política incluye la racionalización de las inversiones a fin de evitar la sobreinversión para este tipo de vías (e.g. en pavimentos cuando el nivel de tráfico no lo justifica). La nueva política se pretende plasmar en un programa de inversión vial rural de medio y largo plazo.
- 1.7 **Capacidad institucional.** El MOPTVDU dispone de un equipo técnico capacitado para la administración de proyectos tradicionales. No obstante, la nueva política requiere estar acompañada de la debida capacitación técnica del personal del VMOP en el análisis microeconómico de las actividades productivas asociadas al uso de las vías y su vínculo con estudios sociales sobre la población de las zonas de influencia. Para ello, debe contarse con una adecuada base de información (inventario, estado, características de la zona de influencia, etc.) sobre caminos rurales, para posibilitar la aplicación eficiente de esta política<sup>5</sup>.
- 1.8 **Acciones de gobierno complementarias.** El MOPTVDU, en coordinación con otras instituciones del Estado, está promoviendo acciones interinstitucionales para lograr un mayor impacto sobre el desarrollo en regiones con potencialidad productiva y con alto índice de pobreza. En tal sentido, se están delineando medidas conjuntas de intervención, en las que el VMOP pueda aportar la mejora de la red vial rural y, por ejemplo, el MAG pueda contribuir a estimular la actividad productiva, o el MITUR a incentivar el turismo.

---

<sup>5</sup> El Banco aprobó la cooperación técnica no reembolsable No.ATN/SF-11968-ES Identificación de Inversiones Prioritarias en Infraestructura, la que apoyará la definición de detalle y aplicación de la nueva política para la gestión vial rural en el país (§1.24).

- 1.9 **Inversiones en la red vial.** Las inversiones realizadas en vialidad en el período 2001-2009 se resumen en el cuadro I-1. Las mismas fueron intensas en el período 2001-2004, alcanzando en promedio US\$128 millones al año en vías interurbanas (no rurales) y US\$26 millones al año en caminos rurales. Por insuficiencias de financiamiento entre 2005-2009, la inversión cayó a un promedio US\$14 millones al año en vías interurbanas y a US\$20 millones al año en la red rural.

**Cuadro I-1**  
**Inversiones en el Sector Vial a cargo de MOPTVDU y FOVIAL (Millones US\$)**

Infraestructura	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Vías Interurbanas	89,1	31,7	171,3	220,5	18,0	1,3	37,4	5,0	12,3
Caminos Rurales	51,4	15,3	16,9	19,5	5,9	11,4	4,6	5,7	70,5
Vías urbanas, etc.	-	4,0	23,9	3,9	25,7	14,4	36,7	6,0	14,3
<b>TOTAL</b>	<b>140,6</b>	<b>50,9</b>	<b>212,0</b>	<b>243,9</b>	<b>49,6</b>	<b>27,1</b>	<b>78,7</b>	<b>16,7</b>	<b>97,2</b>

Fuente: MOPTVDU y FOVIAL

- 1.10 **Mantenimiento de la red vial.** El FOVIAL tiene a su cargo el mantenimiento de la red vial asignada en su ley de creación; el gasto en mantenimiento en la última década se resume en el cuadro I-2 siguiente.

**Cuadro I-2**  
**Gastos de Mantenimiento Rutinario Vial a cargo de FOVIAL (Millones US\$)**

Infraestructura	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Vías pavimentadas			16,7	21,1	29,5	28,9	22,6	27,6	28,2
Vías no pavimentadas			12,6	15,7	27,6	17,7	19,8	20,9	13,7
Puentes, vías urbanas, etc.				3,2	5,7	4,1	7,1	12,7	0,9
<b>TOTAL</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>29,2</b>	<b>40,0</b>	<b>62,9</b>	<b>50,7</b>	<b>49,5</b>	<b>61,1</b>	<b>42,9</b>

Fuente: FOVIAL

- 1.11 La creación y puesta en marcha del FOVIAL es un avance muy destacable para el aseguramiento de la ejecución del mantenimiento vial permanente (¶1.5), lo que ha permitido institucionalizar esta actividad. No obstante, el cumplimiento de sus funciones está siendo afectado por insuficiencia de recursos. Dos factores han incidido; primero, en años recientes se ha ampliado la extensión de la “red mantenible” a cargo del FOVIAL (4.400 km en 2002 a 6.600 km en 2009) lo que implica una disminución relativa del presupuesto (medido en \$/km); y segundo, se modificó la Ley del Fondo de Conservación Vial<sup>6</sup>, asignándole la función de rehabilitación de caminos rurales. Esta situación ha tenido como resultado el deterioro en diversas rutas del país, lo cual es un factor crítico en vías rurales en la medida que son más sensibles a las inclemencias climáticas y a dilaciones en el mantenimiento. En virtud de ello, el FOVIAL está estudiando propuestas para aumentar sus ingresos y revertir esta situación.

<sup>6</sup> Decreto Legislativo N° 208 de 30.11.00 modificado por Decreto Legislativo N° 789 de 18.12.08.

- 1.12 Seguridad Vial y su contexto. El Salvador, como el resto de países de la Región, sufre las consecuencias de los accidentes viales, con los dramáticos impactos humanos, sociales y económicos que implican. De acuerdo a estadísticas de la Subdirección de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil, en la última década el promedio de fallecidos por año ha sido del orden de 1.500 personas. La invasión del carril, distracción del conductor y no respetar las señales han sido identificadas como las principales causas de accidentes. Los atropellos significan el 62% de las víctimas fatales, afectando principalmente a las personas de bajos recursos. Al iniciar su gestión las nuevas autoridades del MOPTVDU, la seguridad vial fue uno de los temas de apoyo prioritario del Banco. El Banco facilitó el trabajo para la realización de un diagnóstico estratégico sobre la problemática de seguridad vial y la recomendación de un plan de acción. Adicionalmente, en el contexto de la implementación de la CT regional “Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacífico de la RICAM (RG-1744)”, en El Salvador se ha realizado un levantamiento de información de 342 km del Corredor Pacífico a fin de categorizar sus tramos viales desde el punto de vista de la seguridad vial y definir propuestas de mejoras de infraestructura. Parte importante ha sido la constitución del Comité Ejecutivo de Seguridad Vial de Infraestructura (CESVI). En coherencia con lo anterior, este proyecto incorpora la seguridad vial tanto desde la perspectiva de las obras viales (mejora de curvas, reductores de velocidad, cruces peatonales y señalización) como también a través del diseño e implementación de una campaña educativa en la zona de influencia de los caminos mejorados. El apoyo a la seguridad vial continuará articulándose a través de cooperaciones técnicas regionales y nacionales.
- 1.13 **El problema.** En El Salvador, pese a ser un país pequeño, la transitabilidad de los caminos y el bajo nivel de desarrollo de la infraestructura rural son factores muy importantes en la persistencia de la baja actividad de la economía rural y de los niveles de pobreza. Lo anterior es el resultado de múltiples factores, pero los problemas de inadecuada infraestructura vial rural forman parte del aislamiento económico y social que tipifica dicha condición. 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 transitabilidad, limitando el desarrollo de actividades productivas o el acceso a servicios sociales básicos, así como aumentando los costos de transporte y tiempos de viaje<sup>7</sup>. Estos problemas se agudizan en áreas montañosas, obligando a obras viales extraordinarias e, incluso, obras provisionales realizadas por propietarios de fincas aledañas para posibilitar el paso, por lo menos, con vehículos “todo terreno”.

---

<sup>7</sup> 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.

- 1.14 Si bien el país no dispone de indicadores específicos que permitan cuantificar los efectos de los problemas de la vialidad rural en el desarrollo económico y social, la experiencia internacional es elocuente respecto de la incidencia de los factores asociados a la transitabilidad sobre las oportunidades productivas y el acceso a los servicios sociales en áreas rurales<sup>8</sup>. En ese sentido, en las visitas realizadas a zonas con caminos rurales potencialmente elegibles para este Programa, se identificaron condiciones desfavorables para la inversión privada y el desarrollo de nuevas actividades productivas, como consecuencia de las condiciones de intransitabilidad principalmente en épocas lluviosas.
- 1.15 **Justificación del proyecto.** La operación se enmarca en la política de gobierno para mejorar la infraestructura rural, cuyo propósito es: (i) garantizar la transitabilidad todo el año; (ii) reducir los costos de transporte para los usuarios de las vías rurales a mejorar; (iii) generar condiciones para promover el desarrollo económico y social de la población rural del país; (iv) facilitar el transporte y la movilidad para micro y pequeños productores agrícolas; (v) mejorar el acceso a insumos por parte de los productores y la población rural; y (vi) facilitar el acceso de la población rural a los servicios públicos básicos (educación, salud, etc.).
- 1.16 El Proyecto tiene como finalidad contribuir a la disminución de la pobreza y al crecimiento económico de las familias que viven en el área de influencia de los caminos mejorados. Además de propiciar mejoras específicas en la red vial rural, comprende la implementación de un nuevo enfoque que contribuya a la promoción del crecimiento, la generación de oportunidades y la mejor equidad, como objetivos centrales de la política de desarrollo vial. Ello implica superar las prácticas tradicionales asociadas con decisiones de inversión basadas en situaciones coyunturales más que en un sustento económico-social. La contribución del Programa a este cambio cualitativo en la gestión vial rural es un paso importante para lograr una mayor efectividad en el desarrollo.
- 1.17 **Estrategia de País del Banco.** La operación se enmarca dentro de la recién aprobada Estrategia del Banco con El Salvador 2010-2014, que en el sector transporte tiene como objetivo estratégico mejorar la calidad y la gestión de la red vial rural. Los resultados esperados del Proyecto apoyan la consecución de los resultados del sector transporte de la EBP. Cabe destacar que este Proyecto contempla un esfuerzo importante por impulsar una forma más eficiente de realizar las inversiones en la red vial rural (§1.6), que se refleja en los criterios de selección de proyectos y en el diseño e implementación de un Sistema de Planificación, Supervisión y Evaluación de Impacto para Vías Rurales (§1.29), lo cual se alinea con la EBP de contribuir a la eficiencia del gasto público.
- 1.18 El Banco cuenta con abundante experiencia en la implementación de operaciones de caminos rurales en diversos países de la región. En El Salvador, financió el

---

<sup>8</sup> En el documento “Apertura del Potencial Económico del sector Rural de El Salvador” -preparado por un Grupo Inter-divisional del Departamento Regional de Operaciones II del Banco-, se señaló que uno de los problemas del rezago de las zonas rurales en El Salvador, lo constituye la carencia de acceso vehicular permanente a las zonas rurales del país.

“Programa Multifase de Caminos Sostenibles en Áreas Rurales (Fase I)” ejecutado en 2002-2009 por un monto de US\$57,7 millones<sup>9</sup>.

## C. Objetivo, Componentes y Costos.

### 1. Objetivo.

- 1.19 El objetivo central del Proyecto es contribuir a mejorar las condiciones de la infraestructura vial rural, a fin de posibilitar el transporte permanente en dichas zonas, dando prioridad aquellas zonas rurales que cuenten con potencial de desarrollo productivo.

### 2. Componentes.

- 1.20 Para lograr su objetivo, el Programa se ha estructurado en dos componentes: (i) Obras de Vialidad Rural y su Supervisión, que comprende el financiamiento de la rehabilitación y/o mejora de caminos rurales en una extensión del orden de 80 km<sup>10</sup>, incluye los servicios de supervisión de obra; y (ii) Fortalecimiento Institucional, con el que se prevé reforzar las capacidades técnicas y de gestión del MOPTVDU para la eficiente implementación de esta operación.
- 1.21 **Componente I. Obras de Vialidad Rural y su Supervisión (US\$32.650.000).**  
**Modalidad.** La operación se ha diseñado bajo la modalidad de programa de obras múltiples y contempla: (i) la identificación de una muestra representativa de dos proyectos para la mejora de caminos rurales, analizados y evaluados; (ii) la inclusión de un conjunto adicional de proyectos de mejora de caminos rurales durante la ejecución del Programa, los que serán definidos por el MOPTVDU en función de la muestra y aplicando criterios técnico-económicos de selección acordados en el Manual de Proyectos; y (iii) la descripción de las especificaciones generales para el diseño de las obras.
- 1.22 **Criterios de selección de los proyectos.** Los caminos rurales se seleccionarán de acuerdo a las características funcionales de los mismos y los impactos económico-sociales de su mejora sobre la población, tal como se indica a continuación.
- 1.23 La metodología de selección de los caminos rurales prevé un proceso en dos fases. En una primera fase, para cada uno de los caminos preseleccionados que integran el actual banco de proyectos del Vice Ministerio de Obras Públicas

---

<sup>9</sup> Tal como lo indica su Informe de Terminación de Proyecto (PCR), este proyecto ha tenido efectos director positivos en términos de reducción de tiempos de viaje, aumento de la conectividad y reducción de costos de operación vehicular. Hubo dificultades para el cumplimiento en los plazos de ejecución y desembolsos, que se derivó de factores exógenos al organismo ejecutor. Para el presente proyecto, se tomarán en cuenta las lecciones aprendidas expuestas en el PCR; en particular: (i) mecanismos de ajustes de precios; (ii) control de anticipos; y (iii) medidas de mitigación ambiental y planes de seguridad, entre otros.

<sup>10</sup> La longitud total dependerá del monto de inversiones necesarias en los caminos seleccionados.

(VMOP), se efectuará un análisis de impacto económico-social en la zona de influencia, mediante la confección de un Índice de Impacto<sup>11</sup>, basado en los siguientes subíndices: (i) la capacidad potencial de desarrollo de actividades productivas (limitadas por las condiciones del camino); (ii) el tamaño de la población total y la población pobre<sup>12</sup>; (iii) la mejora de la transitabilidad; y (iv) la capacidad de conectividad regional o internacional, a través de un concepto de red, para lo cual cada vía seleccionada debería conectar al menos en un extremo con otra vía de igual o superior categoría. En una segunda fase, para los proyectos con mayor Índice de Impacto, se verificará la rentabilidad económico-social, mediante un análisis de factibilidad económica; este análisis incluirá una metodología mixta, cuantificando beneficios por excedentes del productor (zona de influencia) y excedentes del consumidor (uso de la vía).

- 1.24 El Banco apoya el fortalecimiento de la gestión de caminos rurales en dos niveles. Por una parte, ha aprobado una cooperación técnica no reembolsable (ATN/SF-11968-ES) Identificación de Inversiones Prioritarias en Infraestructura, que contribuirá con la operación, aportando una base de datos de vías rurales de interés para el programa, incluyendo: (i) características y estado de los caminos; (ii) volúmenes de tránsito a partir de conteos existentes o a realizar con el apoyo del VMOP; (iii) definición de las zonas de influencia e inventario de las condiciones socio-demográficas y las actividades económicas en las mismas; y (iv) propuesta de priorización técnica de inversiones en función del estado y uso de las vías rurales. Por otra parte, a través del Componente de Fortalecimiento Institucional, se diseñará e implementará en el VMOP un sistema de planificación, supervisión y evaluación de inversiones en vialidad rural.
- 1.25 **Tipología de las obras previstas.** Las obras de mejora para los caminos rurales que sean seleccionados e incluidos en el Proyecto, deberán respetar los criterios y condiciones que se establezcan en el Manual de Proyectos, incluidas las condiciones ambientales que correspondan, entre otras: (i) se aplicarán sólo a caminos existentes bajo la competencia del MOPTVDU, en uso, ubicados fuera de áreas ambientales o socialmente sensibles, así como de sitios arqueológicos o comunidades indígenas; (ii) no se incluirán cambios de trazado, salvo eventuales mejoras puntuales necesarias por razones de seguridad vial; (iii) se considerará superficie de rodadura de grava o tratamiento asfáltico superficial; (iv) se instalará señalización básica de seguridad vial, incluyendo obras limitadoras de velocidad donde corresponda; y (v) se incluirán cruces peatonales en zonas pobladas. Los diseños de ingeniería estarán a cargo del VMOP.
- 1.26 **Muestra de proyectos.** El VMOP ha efectuado un análisis de los proyectos de mejora de los caminos rurales que integran el banco de proyectos disponible. Este análisis, siguiendo los criterios básicos de selección acordados (¶1.23), dio lugar

---

<sup>11</sup> El Índice de Impacto se calcula como la suma de la valoración correspondiente a los diferentes subíndices, ponderados por factores de incidencia que deberá definir el VMOP.

<sup>12</sup> En El Salvador se utiliza el Índice Integrado de Marginalidad Municipal (IIMM), el que mide privaciones de ingreso y privaciones de necesidades básicas (educación, vivienda, etc.).

a la identificación de dos proyectos para integrar la muestra de la operación<sup>13</sup>, los que se presentan en el cuadro I-3.

**Cuadro I-3**  
**Muestra de Proyectos**

Proyecto	Km	TPDA	Población ZI (*)	Observaciones
Camino LIB31N (Departamento La Libertad) Tramo San Pablo Tacachico-Cantón San Isidro Lempa	12.3	631	20.366	Camino de llanura
Camino LIB22S (Departamento La Libertad) Tramo Et. LIB05W (Dv. Comasagua) - Dv. (Chiltiupán)	9.6	137	55.623	Camino de montaña

(\*) ZI: Zona de Influencia

- 1.27 Las obras se adecuarán a las directivas generales establecidas para los caminos del programa (§1.1). El VMOP está revisando los diseños, presupuestos y realizando la evaluación de estas obras para cumplir con las condiciones establecidas. **Será condición previa al primer desembolso que el Organismo Ejecutor haya acordado con el Banco las obras y los presupuestos detallados de las obras que integran la muestra de dos proyectos, de conformidad con los términos y condiciones previamente acordados con el Banco.** El análisis preliminar combinado para ambos proyectos realizado por el MOPTVDU indica una tasa interna de retorno de 20.8% y un VAN de US\$6.23 millones<sup>14</sup>. Para los proyectos elegibles se ha determinado que el monto de inversión determinado por el tipo de intervención no supere el límite que determine una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) del 12%. **Será condición previa al primer desembolso que el Organismo Ejecutor haya acordado con el Banco los estudios de evaluación económica de los dos proyectos que integran la muestra del Proyecto, de conformidad con los términos y condiciones previamente acordados con el Banco. Asimismo será condición previa al primer desembolso la aprobación de un Manual de Proyectos que incluya los criterios de elegibilidad técnicos, económicos y ambientales aplicables a los proyectos así como los aspectos relacionados con el mantenimiento de las obras.**
- 1.28 **Componente II. Fortalecimiento Institucional (US\$1.450.000).** El Proyecto también, contempla acciones de fortalecimiento institucional para el MOPTVDU, focalizadas en apoyar la eficiente implementación de esta operación, incluye los subcomponentes que se indican a continuación:
- 1.29 **Sistema de Planificación, Supervisión y Evaluación de Impacto para Vías Rurales (US\$400.000).** El Proyecto prevé el diseño y apoyo a la implantación de un sistema de planificación, supervisión y evaluación de impacto de

<sup>13</sup> El VMOP, con este Programa, inicia el uso de una nueva metodología de selección y evaluación de proyectos de caminos rurales. En ese sentido, considerando que el VMOP no cuenta aún con una base estadística completa (economía regional, efectos de las limitaciones de transitabilidad en las zonas de influencia, etc.) y con capacidad técnica especializada, el análisis para la identificación de la muestra fue realizado con información parcial disponible y criterios de selección simplificados; por tanto, previo al primer desembolso se completará la información necesaria..

<sup>14</sup> Ver documento Datos Relevantes Proyectos de la Muestra (IDBDOCS#35185257).

inversiones en vialidad rural, con la finalidad de fortalecer la capacidad del VMOP para realizar inversiones, darle seguimiento y medir sus resultados. Este componente contempla fondos para la evaluación de impacto de estas inversiones y complementa la cooperación técnica no reembolsable (ATN/SF-11968-ES) Identificación de Inversiones Prioritarias en Infraestructura (¶1.24) aprobada por el Banco por US\$200.000.

- 1.30 **Capacitación de personal (US\$200.000).** Se prevé la capacitación de personal técnico del VMOP y de las gerencias corporativas del Ministerio, en temas tales como: planificación, evaluación económico-social de proyectos, contratación de obras y otros aspectos que fortalezcan la ejecución de la operación. El VMOP presentará al Banco el Plan de Capacitación para este Proyecto.
- 1.31 **Equipamiento (US\$650.000).** El programa contempla la adquisición de equipos de informática (*hardware*) y (*software*) así como otros bienes necesarios para la buena ejecución del Proyecto y para mejorar el sistema de los archivos de la UACI, según se defina en el Plan de Adquisiciones<sup>15</sup>.
- 1.32 **Promoción de la seguridad vial rural (US\$200.000).** Se prevén dos niveles de actividades; en primer lugar, el diseño de una campaña de promoción de la seguridad vial y, en segundo lugar, la ejecución de las acciones específicas de dicha campaña.

### 3. Costo y Financiamiento del Proyecto.

- 1.33 **Presupuesto del Proyecto.** El costo estimado del Proyecto es hasta de treinta y cinco millones de dólares US\$35.0 millones (incluyendo impuestos), según la siguiente distribución por categorías de inversión y por fuentes de financiamiento.

**Cuadro I-4**  
**Costo y Financiamiento del Programa (US\$)**

Categorías de Inversión	BID	%
<b>1. ADMINISTRACION</b>	<b>600,000</b>	
1.1 Administración y Auditoría	600,000	<b>1.7</b>
<b>2. COSTOS DIRECTOS</b>	<b>34,100,000</b>	
2.1 Obras Civiles y su Supervisión	32,650,000	<b>93.3</b>
2.2 Fortalecimiento Institucional	1,450,000	<b>4.1</b>
<b>3. COSTOS SIN ASIGNACION</b>	<b>300,000</b>	
3.1 Imprevistos	300,000	<b>0.9</b>
<b>TOTAL</b>	<b>35,000,000</b>	<b>100.0</b>

<sup>15</sup> El Organismo Ejecutor formulará un Plan de Equipamiento que alimentará al Plan de Adquisiciones.

## **D. Matriz de Resultados e Indicadores Principales.**

- 1.34 **Resultados.** Los principales resultados esperados se refieren a: (i) incremento de la red de caminos rurales mejorada; (ii) incremento de la actividad económica en las respectivas zonas de influencia; (iii) disminución de costo de operación vehicular y aumento de velocidad para los usuarios; y (iv) reducción de la no transitabilidad. El valor de los indicadores respectivos se establecerá una vez finalizado el Estudio de Factibilidad Económica que está realizando el VMOP (§2.9).
- 1.35 **Evaluación.** El Proyecto contempla diseñar durante su ejecución mecanismos de evaluación que posibiliten analizar al final de la operación si se cumplieron los objetivos para los cuales fue diseñado. Esto permitirá constituir un marco de lecciones aprendidas y retroalimentar la definición de políticas públicas y el ciclo de planificación, supervisión y evaluación. Para ello durante la ejecución de las obras se recolectará: i) los datos básicos iniciales (línea base) de cada proyecto, de conformidad con las categorías previamente acordadas con el Banco; y (ii) el procedimiento y metodología que se utilizará para compilar, procesar, mantener e informar sobre los datos periódicos que deberán ser comparados con los datos básicos iniciales (línea base) para evaluar los resultados del proyecto; las cuales serán condiciones contractuales especiales durante la ejecución. Para tal propósito se utilizará el sistema de planificación, supervisión y evaluación que se diseñará e implantará con apoyo del programa. Se realizarán encuestas en la zona de influencia de los proyectos seleccionados y en zonas de control. El Organismo Ejecutor se compromete a presentar a satisfacción del Banco: (i) dentro del plazo de seis (6) meses contados a partir de la fecha del último desembolso del financiamiento, los resultados de la evaluación de impacto del proyecto, de conformidad con los lineamientos y pautas previamente acordados con el Banco; y (ii) dos (2) años después de que se termine la última obra prevista en el proyecto, una encuesta de seguimiento por grupo de beneficiario y grupo de comparación, de conformidad con los lineamientos y pautas previamente acordadas con el Banco. La metodología y aspectos operativos de la evaluación serán acordados entre el Organismo Ejecutor y el Banco, y formarán parte del sistema de planificación, supervisión y evaluación referido<sup>16</sup>. Adicional a la asignación de recursos referida (§1.29), el MOPTVDU tiene el compromiso de lograr que se diseñe y ponga en marcha el mecanismo de evaluación así como de recabar y procesar la información necesaria requerida por el Banco.

## **II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS**

### **A. Instrumento de Financiación.**

- 2.1 La estructura de financiamiento responde a un préstamo de inversión de obras múltiples del Banco de hasta US\$35.000.000 de Capital Ordinario (CO), cuyo calendario de desembolsos indicativo a la fecha se indica en el cuadro II-1.

<sup>16</sup>

El programa contará con el apoyo de la Oficina de Planificación Estratégica y Efectividad en el Desarrollo del Banco, con la cual se ha iniciado la coordinación.

**Cuadro II-1**  
**Cronograma de Ejecución (Millones US\$)**

<b>Fuente</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>TOTAL</b>
BID	5,6	11,2	11,2	7,0	35,0
<b>TOTAL</b>	<b>5.6</b>	<b>11.2</b>	<b>11.2</b>	<b>7.0</b>	<b>35,0</b>

**B. Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación.**

- 2.2 **Salvaguardias.** Los tramos a intervenir corresponden a caminos rurales ya existentes que serán mejorados o rehabilitados; no incluyen aperturas de nuevos caminos ni aumento de la capacidad vial. 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, tradicionales desde el punto de vista de ingeniería. Las obras se ejecutarán dentro del derecho de vía existente, sin causar afectaciones de predios, ni reasentamiento de residentes, ni intervenciones ambiental o socialmente sensibles. El proyecto se ha clasificado como tipo B de conformidad con la Política OP-703. Un Informe de Gestión Ambiental y Social ha sido preparado por un consultor ambiental con experiencia internacional. El Manual de Proyectos incluirá las características de las consultas públicas en las zonas beneficiadas por el proyecto, que se efectuaron de acuerdo a la legislación nacional y las políticas del Banco.
- 2.3 La responsabilidad de la gestión ambiental del MOPTVDU, en todas las fases del programa, recae en la Gerencia de Gestión Ambiental (GGA) de 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 (MARN). La GGA cuenta con personal profesional calificado y experiencia en el seguimiento de la gestión ambiental de proyectos viales en general incluyendo caminos rurales, así como en la aplicación política ambiental y social del Banco.
- 2.4 Es una condición contractual especial durante la ejecución del proyecto, prever que los documentos de licitación para la contratación de las obras del Programa deberán incluir los requerimientos ambientales en un PMA actualizado, con las acciones y actividades adicionales que fueran necesarias para mejorar el desempeño ambiental.

**C. Riesgo Fiduciario.**

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

- 2.6 No obstante, el MOPTVDU presenta necesidades de fortalecimiento en el proceso de inventario, selección y priorización de caminos rurales para este programa, situación que se buscará remediar con los recursos de fortalecimiento institucional previstos en el mismo. Para ello, se incluyen acciones para mejorar los sistemas de planificación, análisis y selección de caminos a mejorar o rehabilitar, así como seguridad vial.
- 2.7 Los recursos se desembolsarán mediante la modalidad de anticipos, los cuales se gestionarán a través del Sistema de Administración Financiera Integrada (SAFI), el cual integra el manejo presupuestario, contable y de tesorería de todas las entidades de gobierno. La evaluación de la capacidad institucional del MOPTVDU ([IDBDOCS#35165013](#)) indica un riesgo fiduciario bajo. Los desembolsos se revisarán ex-post con el apoyo de una firma de auditoría aceptable al Banco.

#### **D. Otros Temas y Riesgos.**

- 2.8 **Viabilidad técnica.** La viabilidad técnica de las obras está asegurada en función de los estudios y diseños realizados; se trata de obras estándar que no requieren tecnologías no convencionales ni salvaguardas técnicas especiales.
- 2.9 **Factibilidad económica.** Los estudios de factibilidad económica de las obras incluidas en los proyectos de la muestra están siendo elaborados por el VMOP; éstos, una vez finalizados, serán presentados al Banco. Los proyectos de la muestra deberán contar con una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) de, por lo menos, 12% para ser aceptados.
- 2.10 **Riesgos de ejecución.** En cuanto los aspectos técnicos, las obras no representan mayores dificultades y, como fue verificado, existen las empresas constructoras disponibles para la ejecución de las obras que serán financiadas<sup>17</sup>.
- 2.11 **Mantenimiento vial.** El propósito del mantenimiento es conservar los caminos rurales de la red vial intervenidos con el Proyecto dentro de un nivel compatible con el servicio que deban prestar. El Organismo Ejecutor se compromete a garantizar el mantenimiento de los caminos financiados por esta operación, lo cual se indicará en el Manual de Proyectos y será una condición contractual especial durante la ejecución del proyecto.

### **III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN**

- 3.1 **Organismo Ejecutor.** El Organismo Ejecutor del Proyecto será el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU), a través del Vice Ministerio de Obras Públicas. La Dirección de Cooperación institucional tendrá a su cargo la ejecución del Componente de Fortalecimiento Institucional; y la Gerencia Financiera Institucional (UFI) y la Gerencia de

---

<sup>17</sup> El MOPTVDU enviará al Banco, para recabar su no objeción, los estándares de calidad previstos para cada camino, con antelación suficiente al inicio de la ejecución de cada proyecto.

Adquisiciones y Contrataciones (UACI) brindarán apoyo para la ejecución. Para apoyar la eficiencia operativa el Ministerio contratará a tres especialistas con cargo al Programa, que incluye un Gerente Técnico que actuará como coordinador general del Proyecto, un especialista financiero para la UFI, que proporcionará apoyo para los aspectos financieros/contables y un especialista para la UACI, que apoyará los procesos de contrataciones de obra y adquisiciones de bienes y servicios. Las funciones específicas serán definidas en el Manual Financiero Administrativo.

- 3.2 El Organismo Ejecutor elaborará un Manual Administrativo-Financiero del Proyecto que planteará las actividades previstas y definirá las responsabilidades de las entidades participantes acorde a las normas del Banco aplicables. **Será una condición previa al primer desembolso la aprobación del Manual Administrativo-Financiero del Proyecto.**
- 3.3 **Adquisiciones.** Las adquisiciones del Proyecto serán realizadas por la Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones Institucional (UACI), la que es responsable de todas las adquisiciones (la UPV participa en las comisiones de licitación de los proyectos viales a su cargo). Se evaluó la capacidad institucional en adquisiciones de la UACI (IDBDOCS#35165013) utilizando la metodología del SECI, aplicada al área de Sistema de Administración de Bienes y Servicios, determinándose que el riesgo total asociado a la gestión de las adquisiciones es bajo y que el área examinada tiene en promedio un desarrollo medio (SD).
- 3.4 Los procedimientos aplicables para cada tipo de adquisición, estarán de acuerdo con las “Políticas para la adquisición de obras y bienes financiados por el BID” (GN-2349-7) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (GN-2350-7) de julio de 2006 o sus modificaciones. 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 programa, se llevará a cabo ex-post en el marco de lo estipulado en el apéndice I de GN-2349-7 y GN-2350-7, con los límites indicados en el Plan de Adquisiciones (anexo III), el Procedimiento de Adquisiciones ([IDBDOCS# 35175843](#)) y Acuerdo y Requisitos Fiduciarios para la Ejecución de las Adquisiciones ([IDBDOCS#35175848](#)).
- 3.5 **Seguimiento.** Será una condición contractual especial durante la ejecución el Organismo Ejecutor presente al Banco informes de avance semestrales, indicando los avances logrados en cada componente y para todo el programa, incluyendo los indicadores acordados (Matriz de Resultados). Asimismo, los reportes incluirán, entre otros: (i) una descripción de las actividades realizadas; (ii) cronogramas actualizados de ejecución física y desembolsos; (iii) grado de cumplimiento de los indicadores de ejecución acordados; (iv) un programa de actividades para el semestre entrante; (v) un resumen del estado de ejecución financiera del programa y el flujo de recursos previsto para el próximo semestre; y (vi) la identificación de posibles eventos que pudieran poner en riesgo la ejecución del programa. Adicionalmente, se efectuará, dentro de los noventa (90) días posteriores al último desembolso, un informe final del programa que

- incluirá, al menos: (i) los resultados de la ejecución financiera por componente; (ii) el cumplimiento de las metas establecidas, de acuerdo a los indicadores de resultado acordados; y (iii) el cumplimiento de los compromisos contractuales, entre otros.
- 3.6 **Auditoría externa.** Durante el período de ejecución, el MOPTVDU presentará al Banco los estados financieros anuales del programa, dentro de los ciento veinte (120) días del cierre del respectivo ejercicio fiscal. Para ello, contratará una auditoría externa a ser cumplida por una firma auditora independiente aceptable para el Banco y de acuerdo a sus requerimientos, con base en los lineamientos establecidos en los TdR acordados con el Banco. Para la selección y contratación de la firma, se utilizarán los procedimientos establecidos en el documento de licitación de auditoría externa (Documento AF-200). Los costos de la auditoría forman parte del costo del programa. Asimismo la Entidad ejecutora presentará al Banco informes financieros producidos por su sistema de administración financiera integrado, de manera trimestral (no auditados) en donde se demuestre la ejecución financiera de los recursos.
- 3.7 **Revisiones ex-post de adquisiciones.** El Banco realizará revisiones ex-post de adquisiciones previstas en el anexo III, al menos una vez por año. Para estas revisiones, el Banco contratará servicios de auditoría con cargo al Proyecto.

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

# ANEXO CONFIDENCIAL

# CONFIDENTIAL ANNEX

[INE-TSP@iadb.org](mailto:INE-TSP@iadb.org)

**MARCO DE RESULTADOS / MATRIZ DE INDICADORES**

<b>Objetivo del Programa</b>	El objetivo central del Proyecto es contribuir a mejorar las condiciones de la infraestructura vial rural, a fin de posibilitar el transporte permanente en dichas zonas, dando prioridad a aquéllas zonas rurales que cuenten con potencial de desarrollo productivo.				
<b>Finalidad</b>	La finalidad es contribuir a la disminución de la pobreza y al crecimiento económico de las familias que habitan en las zonas de los proyectos.				
<b>Indicadores de Finalidad</b>	<b>Concepto</b>	<b>Unidad</b>	<b>Línea Base 2010</b>	<b>Meta 2014</b>	<b>Observaciones</b>
Ingreso monetario de las familias que viven en el área de influencia de los caminos mejorados	Ingreso familiar	\$/mes	Pendiente	A ser definida	Se definirá para cada uno de los proyectos de la muestra y posteriores.
Índice local de actividad económica	Rendimiento agropecuario o actividad económica representativa de la zona	Específica por proyecto	Pendiente	A ser definida	

Componente I: Obras de Vialidad y su Supervisión					
Indicador de Objetivos	Concepto	Unidad	Línea Base 2010	Meta 2014	Observaciones
<b>Disminución del Costo de Transporte</b>					
1. Cost de Operación Vehicular (US\$/veh.km)  2. Velocidad para los Usuarios (km/h)	Automóviles	US\$/veh.km km/h			Se definirán los valores de los indicadores una vez finalizado el Estudio de Factibilidad Económica.
	Autobuses	US\$/veh.km km/h			Valor meta para primer año de habilitación de las obras de mejora.
		US\$/veh.km Km/h			Transitabilidad permanente para primer año de habilitación de las obras.
	Camiones pesados				
<b>Mejora en el acceso a través de los caminos rurales</b>					
Días de intransitabilidad o con restricciones severas al tránsito a través de los caminos.	Intransitabilidad	Días	A ser determinada por proyecto	0	Se definirá el valor de Línea Base en el Estudio de factibilidad Económica.
Indicador de Resultados	Concepto	Unidad	Línea Base 2010	Meta 2014	Observaciones
<b>Incremento de calidad de la red de caminos rurales</b>					
Km de caminos con un IRI de 3 m/km, dotados de drenajes y de dispositivos de seguridad.	Camino mejorado	km			Se considerará como camino mejorado aquel que haya mejorado se superficie de rodamiento, se haya dotado de drenajes y dispositivos de seguridad.

Componente II: Fortalecimiento Institucional					
Indicador de Producto	Línea Base 2010	Meta 2011	Meta 2012	Meta 2014	Observaciones
<b>Apoyo Técnico y Fortalecimiento de la Capacidad de Gestión del MOPTVDU</b>					
Sistema de Planificación, Supervisión y Evaluación de Impacto, diseñado e implantado.	0		1		Meta correlacionada con la Meta de la ATN/SF-11968-ES.
Número de personas capacitadas en el MOPTVDU	0	450 personas	450 personas		Las metas serán ajustadas cuando el MOPTVDU presente al Banco el Plan de Capacitación.
Equipamiento de cómputo adquirido	0	148	148		Las metas serán revisadas para lo cual MOPTVDU deberá presentar al Banco un Plan de Equipamiento
Software adquirido especializado		12	12		
Salón de Videoconferencia		1	0		
Sistema de monitoreo		0	1		
Campana de promoción de la seguridad vial rural, diseñada y ejecutada en proyectos de caminos rurales ejecutados.	0			A ser determinada	Se realizará una campaña de seguridad vial de carácter educativo en la zona de influencia de cada proyecto. Por ser un programa de obras múltiples, se cuenta con una muestra de dos proyectos y el número total de proyectos dependerá de los montos que el Ejecutor someta a consideración del Banco.

## RESUMEN DEL PLAN DE ADQUISICIONES

Período comprendido para este Plan de Adquisiciones: Desde Septiembre 2010 hasta Agosto de 2014

No. de referencia	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición (1)	Revisión (ex-ante ó ex-post)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Precalificación (Si/No)	Fechas Estimadas		Status (Pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado) (2)
					BID %	Local / Otro %		Publicación Anuncio Específico de Adquisición	Terminación Contrato	
I.	OBRAS <sup>1</sup>									
1.1	Camino LIB31; Tramo San Pablo Tacachico - Cantón San Isidro.	5.500.000	LPI	ex-post	100%	0%	No	10/2010	04/2012	Pendiente
1.2	Camino LIB22S; Tramo Et. LIB05W (Dv. Comasagua) - Dv. (Chiltiupán).	4.7000.000	LPI	ex-post	100%	0%	No	10/2010	12/2011	Pendiente
II.	SERVICIOS DE NO CONSULTORIA									
2.1	Capacitación Personal técnico y administrativo vinculado al proyecto	200.000	CP	ex-post	100%	0%	No	-----	04/2012	Pendiente
III.	SERVICIOS DE CONSULTORIA									
3.1	Diseño e implantación del Sistema de Planificación, Supervisión y Evaluación de Impacto	400.000	SBCC	ex-ante	100%	0%	Si	01/2011	03/2012	Pendiente
3.2	Diseño y ejecución de la Campaña de Seguridad Vial Rural	200.000	SBCC	ex-ante	100%	0%	Si	06/2011	06/2013	Pendiente

<sup>1</sup> Las obras se refieren a la muestra.

No. de referencia	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición (1)	Revisión (ex-ante ó ex-post)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Precalificación (Si/No)	Fechas Estimadas		Status (Pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado) (2)
					BID %	Local / Otro %		Publicación Anuncio Específico de Adquisición	Terminación Contrato	
3.3	Supervisión obras en Camino LIB31; Tramo San Pablo Tacachico-Cantón San Isidro.	165.000	SBCC	ex-ante	100%	0%	Si	10/2010	04/2012	Pendiente
3.4	Supervisión obras en Camino LIB22S; Tramo Et.LIB05W (Dv. Comasagua) - Dv. Chiltiupán).	275.000	SBCC	ex-ante	100%	0%	Si	10/2010	12/2011	Pendiente
3.5	Auditoría del Programa.	200.000	SBCC	ex-ante	100%	0%	Si	06/2013	12/2013	Pendiente
IV.	<b>BIENES</b>									
4.1	Equipamiento	650.000	LPN	ex-post	100%	0%	Si	06/2011	12/2012	Pendiente

(1) Notas:

LPI: Licitación Pública Internacional

LPN: Licitación Pública Nacional

CCIN: Selección de Consultor Individual Nacional

CD: Contratación Directa

LP: Licitación Privada

CCII: Selección de Consultor Individual Internacional

CP: Comparación de Precios

SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo

(2) La terminología a utilizar será: Pendiente / En Proceso / Adjudicado / Cancelado