

# **REPÚBLICA DE EL SALVADOR**

## **PERFIL ETAPA PREINVERSION**

### **“CONSTRUCCIÓN DEL MALECÓN DE CIUDAD PUERTO -LA UNIÓN”**

**SAN SALVADOR, JUNIO 2013**

## INTRODUCCION

La aspiración de convertir a El Salvador en líder de integración centroamericana e importante centro de logística y servicios regionales, la iniciativa de Ciudad Puerto-La Unión, se enmarca dentro de las principales apuestas estratégicas consignadas en el Plan Quinquenal 2009-2014, y que en esta iniciativa, el Malecón es una infraestructura estratégica para la transformación del espacio urbano y principio de una nueva etapa de dinámica económica inclusiva, con impacto directo en la población local y del territorio insular.

En fecha 21 de junio de 2010, en ocasión de inaugurar operaciones en Ciudad Puerto-La Unión, el Presidente de la República Mauricio Funes expresó: “que la visión del desarrollo integral del puerto, va más allá del puerto, que se habla del desarrollo de la Ciudad Puerto la Unión donde se trabajará para mejorar la infraestructura de la ciudad y se iniciarán proyectos de conectividad, servicios de agua potable, de aguas negras y otras iniciativas que serán un salto cualitativo en la calidad de vida de la población”.

En el Plan de Desarrollo Territorial de la Sub Región de la Unión y el Plan de Desarrollo Urbano para la Ciudad Puerto – La Unión (PDU), se planteó el programa de desarrollo económico del frente de playa, en el cual se establece que el Gobierno de El Salvador dentro de sus proyecciones 2010-2014, realizará diferentes obras y proyectos, incluyendo el Malecón de Ciudad Puerto, a fin de crear las condiciones urbanas que habiliten el tránsito hacia una nueva urbe y que funcione en armonía con la dinámica portuaria.

El nuevo concepto de Ciudad Puerto – La Unión integra el desarrollo urbano al aprovechamiento racional de los recursos del entorno portuario y particularmente de la bahía, donde las sinergias ciudadanas e institucionales permitan crear un espacio urbano atractivo, limpio, generador de dinámica económica creciente, ambientalmente sostenible y desempeñándose como un desencadenante del desarrollo productivo.

La ejecución de este proyecto contribuirá a potenciar el turismo local y regional, así como propiciar la incorporación de la población de pescadores artesanales a la dinámica económica de la misma, dándoles acceso a los beneficios del progreso que actualmente se está impulsando.

## **CONTENIDO**

### **ANTECEDENTES**

#### **NOMBRE DEL PROYECTO**

- 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**
- 2. OBJETIVOS**
  - **OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO**
  - **OBJETIVOS ESPECIFICOS DEL PROYECTO**
- 3. JUSTIFICACION DEL PROYECTO**
- 4. DESCRIPCION DEL PROYECTO**
- 5. TAMAÑO DEL PROYECTO**
- 6. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO**
- 7. AREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO**
- 8. POBLACION BENEFICIADA**
  - **BENEFICIOS DEL PROYECTO**
- 9. INVERSION ESTIMADA (PRESUPUESTO)**
- 10. COSTOS DE OPERACIÓN Y COSTOS DE MANTENIMIENTO**
- 11. FUENTES DE FINANCIAMIENTO ETAPA PRE INVERSION**
- 12. INDICADORES DE EVALUACION**
- 13. PROGRAMACION FINANCIERA**
- 14. PROGRAMACION FISICA**
- 15. INGENIERIA DEL PROYECTO**
- 16. CONCLUSIONES RESULTANTES DEL ESTUDIO**

#### **ANEXOS**

## **ANTECEDENTES**

En el contenido del Plan de Desarrollo Territorial de la Sub Región de La Unión, elaborado en 2006 bajo el auspicio del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU), se redefinieron los elementos vinculantes de la ciudad con el potencial de la bahía, elementos que ya habían sido planteados en el Plan Nacional de Ordenamiento Territorial (PNODT), incluyendo los grandes componentes dinamizadores de la economía portuaria. En este Plan Regional, también se estructuró un Plan de Desarrollo Urbano para la Ciudad Puerto (PDU), en el que se replanteó el programa de desarrollo del frente de playa, también previsto en el Estudio sobre Desarrollo Económico enfocado en la Región Oriental elaborado por JICA en 2004.

Con base en la zonificación de usos del suelo expresada en el Plan de Desarrollo Urbano y asumida por la institucionalidad del Estado, se estableció la necesidad de crear una nueva modalidad de aprovechamiento de los recursos locales, en la que el desarrollo del frente de playa urbano y sus principales componentes, como el muelle municipal y el malecón de ciudad puerto, constituían prioridades infraestructurales para crear las condiciones urbanas que habiliten el tránsito hacia una nueva urbe y que funcione en armonía con la dinámica portuaria que actualmente se está gestando.

Frente a esta perspectiva y con la iniciativa de la municipalidad de La Unión, en el año 2007 se elaboró el anteproyecto de diseño del malecón, bajo la responsabilidad técnica del Departamento de Organización del Espacio Físico de la Universidad Centroamericana José Simeón Cañas (UCA), en el que se presentaron los elementos esenciales de la nueva infraestructura recreativa, turística, cultural y económica de la ciudad. Concepto que en su oportunidad y durante 2008 y 2009, fue presentado y consensuado con las aspiraciones de la población local.

El Anteproyecto básico consta de los elementos principales siguientes:

- Un espacio recreativo y de esparcimiento al aire libre, con áreas jardinizadas, césped, zonas arborizadas y pequeñas lagunas marinas.
- Un área de restaurantes para el servicio turístico.
- Una zona seleccionada para erigir edificaciones modestas destinadas a generar dinámica económica y negocios articulados a la actividad turística y vinculante con el potencial de la bahía y de las islas del golfo.
- Un anfiteatro localizado en el extremo oriente del complejo, destinado a eventos sociales y culturales de carácter masivo.
- Una vía malecón a cuatro carriles, con separador vegetado, diseñado como el principal acceso al nuevo complejo turístico recreativo de la ciudad y principio del nuevo sistema de movilidad interna de la misma.
- Además de ello, en la estructura malecón quedará integrado en el proyecto de Ciudad Puerto La Unión, el muelle municipal (conocido como “Los Coquitos”) y la infraestructura que desarrolle el INDES y/o la Municipalidad, según sus previsiones en este espacio.

## **NOMBRE DEL PROYECTO**

“CONSTRUCCION DEL MALECON DE CIUDAD PUERTO – LA UNION”

### **1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El principal problema identificado es la falta de un lugar de esparcimiento y recreación para los pobladores de La Unión, quienes en el último cuarto de siglo, perdieron todos los elementos infraestructurales que dieron identidad a la ciudad.

Actualmente, el frente de playa de La Unión y en especial el sector de embarque y desembarque de personas que transitan entre el territorio insular y tierra firme, es un sitio insalubre, que además de esa desventaja, no propicia condiciones para vincular el aprovechamiento de los recursos del mar con la dinámica económica que debe prevalecer en la nueva ciudad y su entorno productivo.

Además de ello, debido a las características operativas del puerto, la población de pescadores artesanales urbanos de La Unión- Conchagua, afrontan la dificultad de no poder continuar pescando en el sector del golfo, que constituye la ruta de ingreso de los buques. Situación que ha creado un problema de subsistencia de esa población, para cuyo caso, la dinámica de emprendimientos previstos en el desarrollo del malecón, vendría a disminuir tal problemática.

### **2. OBJETIVOS DEL PROYECTO**

#### **2.1 OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO**

Desarrollar la infraestructura Turística que provea el esparcimiento a los ciudadanos, que sea vínculo de articulación entre la ciudad y el territorio insular del golfo e instrumento dinamizador de la actividad turística urbana local; así como el asiento de la superación económica y la transformación de aspiraciones de la ciudadanía y en particular de la comunidad de pescadores que habitan en la zona, aprovechando las potencialidades y ventajas que ofrece el litoral urbano de la Unión, para dotar a la zona portuaria del golfo de Fonseca, de espacios públicos propiciadores de nuevas dinámicas económicas locales, mejores condiciones de convivencia social y un clima de oportunidades para vincular la riqueza del mar con la actividad turística y la dinámica portuaria. Creando condiciones para la inversión.

#### **2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS**

##### **Del Estudio**

- Contar con el Estudio de Pre Inversión y Diseños Finales para la gestión constructiva de la infraestructura del Malecón de Ciudad Puerto y disponer de los instrumentos que identifiquen y definan los componentes necesarios para el desarrollo del mismo, en una propuesta arquitectónica moderna, funcional, turísticamente atractiva y en armonía con el entorno ambiental.

Aceptada por la sociedad unionense como el principio de la transformación del actual espacio urbano, hacia una nueva ciudad puerto.

- Contar con un Plan de Desarrollo que regule la ejecución del mismo de manera ordenada y sostenible identificando las diferentes etapas de construcción de los elementos que lo integren.

### **Del Proyecto**

- Dotar a la ciudad de un espacio público que provea mejores condiciones de convivencia social, y genere nuevas actividades económicas vinculadas con los productos del mar, con la actividad turística portuaria y el territorio insular.
- Maximizar el aprovechamiento del espacio público patrimonial disponible y erigir en él, la infraestructura social y productiva que permita potenciar oportunidades e incorporar a la población en un nuevo escenario de negocios, habilitados bajo una propuesta arquitectónica moderna y propiciadora de una fisonomía urbana diferente.

### **3. JUSTIFICACION DEL PROYECTO**

El asentamiento urbano que actualmente conforma la ciudad de La Unión, es el principal escenario que debería dar soporte a las operaciones del moderno puerto, cuya entrada en funcionamiento es inminente; pero, no obstante su ubicación estratégica y sus potencialidades como aliado natural para interactuar con la dinámica portuaria, funciona como un espacio de hacinamiento poblacional e infraestructural, desprovisto de todos los elementos que permitan responder a la demanda de servicios y de soporte a dicho puerto; e inclusive para la misma ciudad y para quienes desde el exterior de la región, participen en las actividades comerciales y empresariales.

Además de lo anterior, los ciudadanos de La Unión no cuentan con espacios de recreación y esparcimiento, ni con una plataforma urbana que les permita aspirar a un sustancial mejoramiento de las condiciones de ciudad y de calidad de vida; ya que la franja costera, por ahora no constituye un vínculo de aprovechamiento natural de los recursos del mar y más bien, sus condiciones de abandono obstaculizan la posibilidad de potenciar sinergias que permitan aprovechar la riqueza de los recursos de la bahía y habilitar inversiones.

La construcción del malecón, dará solución a gran parte de los problemas de insalubridad que privan en todo el litoral urbano de la ciudad y con ello se dará inicio al proceso que permita erigir la nueva Ciudad Puerto, que demanda un puerto de tercera generación para ser exitoso.

Con el malecón también se rescatará el aprovechamiento del valor escénico y recreativo del golfo, tanto en beneficio de la interacción económica puerto –ciudad, como en beneficio del ambiente recreativo que necesitan sus ciudadanos. La obra representa la oportunidad de crear nichos de actividad económica y de dinamización de fuentes de empleo, que permitan insertar a la población a un proceso continuo de cambios hacia una nueva realidad comercial y de dinámica productiva, donde el turismo urbano bien administrado, facilite a la gente transitar de su actividad artesanal, hacia el emprendedurismo y a la actividad comercial estructurada.

#### 4. DESCRIPCION DEL PROYECTO

La construcción del Malecón de Ciudad Puerto, que es el objeto final del presente proyecto, se ha proyectado a lo largo de los 889 metros de longitud del litoral urbano, que se extiende desde la comunidad La fortaleza (Punta Salamar) hasta el costado poniente del terreno INDES. Espacio donde además, quedará incorporado el Muelle Municipal para generar un solo espacio destinado al servicio de la ciudadanía.

En su totalidad, El Malecón se ha prediseñado como el espacio económico recreativo y turístico, que articulará a la bahía con la dinámica socio económica de la ciudad Puerto y de los municipios insulares. Y para su desarrollo se ha previsto un espacio dinámico distribuido sobre una superficie total de aproximadamente 107,808 m.<sup>2</sup>, que incluye el aprovechamiento de terrenos propiedad del Estado y un área adicional obtenido a partir de la reclamación de aproximadamente 57,294 m<sup>2</sup> a la bahía de La Unión.

En su primera parte, el proyecto comprende la formulación del respectivo estudio de pre inversión y diseño final de sus elementos constitutivos principales, definidos en el correspondiente anteproyecto, que fue consensado con las fuerzas vivas del actual asentamiento urbano La Unión – Conchagua. Y la segunda, corresponde a la fase de ejecución de las obras del proyecto, que es el objetivo último del mismo.

El diseño de este proyecto comprende la habilitación de una superficie total de 107,808 m.<sup>2</sup> en el que los principales componentes a considerar son los siguientes:

- 1) **La construcción de una estructura perimetral frontal.** Estructura que definirá el límite del espacio de reclamación, en una longitud aproximada de 8899 mts. metros lineales, que por razones de efectividad y de costo, se ha estimado que tendría secciones variables, según características del lecho marino.

- 2) **Las obras de reclamación**, Cuya magnitud se ha calculado considerando solamente el relleno de una superficie equivalente a 57,294 m.<sup>2</sup>, ya que el resto del área necesaria, la integran los terrenos propiedad del Estado, más el acondicionamiento de un área que dentro del perímetro de ocupación del malecón, está destinado al ingreso de uno de los mayores drenajes que descargan a la bahía, considerándose que el volumen de obra que debe contemplarse para habilitar condiciones de salubridad a los habitantes de esa zona equivalente a 1941m.<sup>2</sup>. Superficie que debería ser contemplada como área generadora de nuevos negocios relacionados con la actividad autóctona de la comunidad adyacente.
- 3) **La construcción de las edificaciones consideradas para proveer los elementos de dinámica económica y turística del malecón**, que esencialmente consisten en las siguientes estructuras:
  - Edificios para restaurante, negocios diversos, y mercado de mariscos, ubicados hacia el oriente del proyecto en el sector previsto para generar dinámica económica ligada al turismo.
  - Edificaciones para las instituciones que deberán brindar servicio público relacionada al proyecto.
  - Anfiteatro para el servicio de eventos masivos de la ciudad
  - Desarrollo de áreas de estacionamiento y para las operaciones de carga y descarga de bienes que se mueven entre la superficie insular y tierra firme.
- 4) **El desarrollo de los elementos recreativos, ornamentales, de esparcimiento y saneamiento**, que incluye áreas de circulación, jardinería, elementos decorativos y de descanso; así como pequeñas lagunas intermareales, concebidas como espacio de recreación infantil y encuentro ciudadano, cuyas dimensiones estarán sujetas al dimensionamiento de los elementos esenciales del proyecto; y las instalaciones deportivas que se conciben o se adaptan sobre el terreno INDES. El sistema de manejo y tratamiento de las aguas servidas del proyecto.
- 5) **La construcción de la vía malecón**, que se extiende de oriente a poniente en una longitud aproximada de 600 m prediseñado con 18.5 m de ancho, cuyo trazo y dimensionamiento ya fue establecido por el Ministerio de Obras Públicas.
- 6) **El desarrollo de las edificaciones** necesarias para el control aduanal y la capitanía de la fuerza Naval de El Salvador, esta última afectada por el trazo de la vía malecón y cuyas instalaciones son necesarias para garantizar la seguridad marítima en la zona.



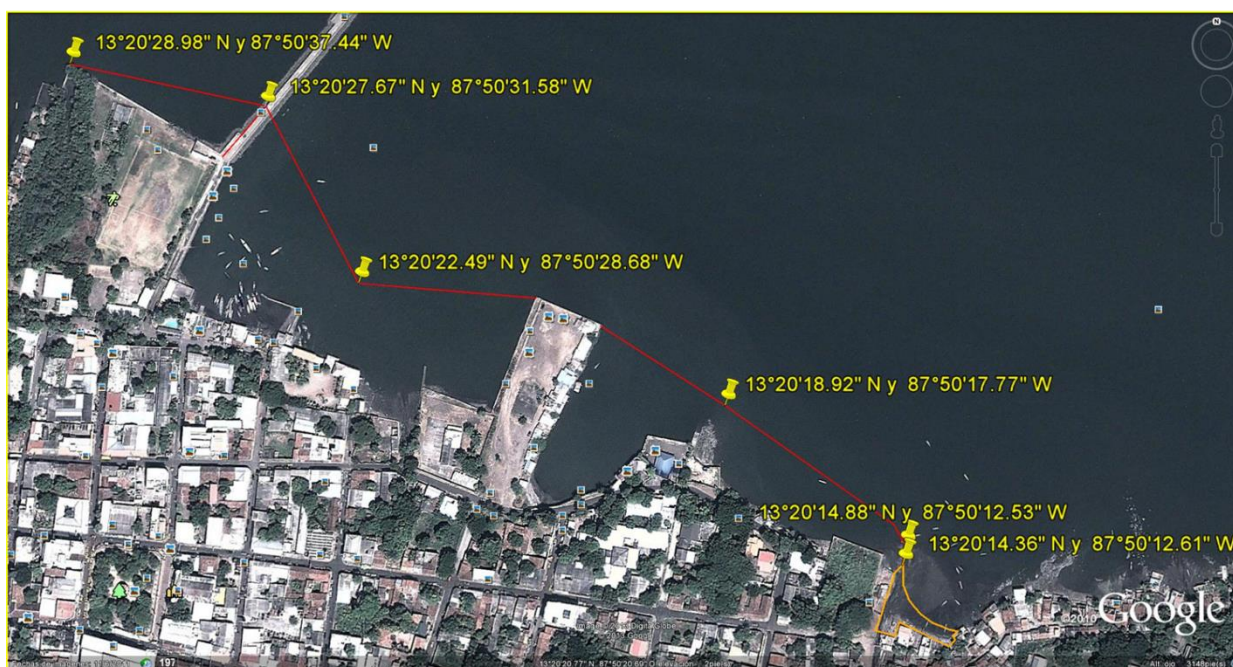
## 5. TAMAÑO DEL PROYECTO

En esta etapa del proceso del malecón el proyecto comprende la definición conceptual, arquitectónica y constructiva, con el diseño respectivo y cálculo detallado de costos, de los principales elementos que darán cuerpo a la infraestructura recreativa que se requiere construir sobre los 107,808 m.<sup>2</sup> de superficie, previstos para el malecón.

**El proyecto Malecón** se extiende sobre 889 m. de longitud en la franja litoral urbana y se deberá desarrollar sobre un espacio de 107,808 m<sup>2</sup> aproximadamente (según lo detalle el diseño definitivo), que incluye los terrenos propiedad del Estado más el área sujeta a reclamación.

El área de desarrollo se distribuye básicamente desde el límite poniente del terreno propiedad del INDES adyacente al muelle municipal de La Unión, hasta Punta Salamar (La Fortaleza). Y al norte por la estructura perimetral georeferenciada, que se ilustra en la imagen:

Georeferencias del Proyecto El Malecón Ciudad Puerto



## 6. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se localiza en la ciudad de La Unión y el sitio donde se emplazará el malecón se ubica contiguo al borde norte del casco urbano de la misma, en el espacio que actualmente constituye parte de la deteriorada playa donde se desplazan las mareas en su fase de pleamar a bajar; pero además, incluye también terrenos propiedad del Estado (Terreno INDES, Terreno de la Capitanía F. Naval, Terreno de Escuela MINED, Parque de la familia Terreno del MOP ) así como un Terreno Municipal en comodato, ubicados en esa línea y parte de la infraestructura del muelle municipal, que será parte integral del Proyecto.

El Malecón de la Ciudad Puerto se ha proyectado a lo largo de un eje de 889 m de longitud que define la línea litoral urbana y físicamente se extiende sobre una franja de ancho irregular que oscila entre 34 mts. hasta 160 mts. iniciando en la Comunidad La Fortaleza (Punta Salamar) al oriente del casco urbano, hasta finalizar el borde poniente del terreno de INDES.



## 7. AREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

El área de influencia del malecón va más allá de los beneficios que proveerá a la ciudad de La Unión y al territorio urbano de Conchagua, ya que su plataforma servirá de soporte a la dinámica comercial y turística, no solo de los pobladores de los municipios de La Unión y Conchagua, sino también a los pobladores de las islas

del golfo de Fonseca, incluyendo a la población rivereña de los municipios colindantes al golfo de los territorios hondureños y nicaragüenses; así como a los habitantes de los demás municipios de la sub región de La Unión (Intipucá, San Alejo y Pasaquina). Considerando en ello particularmente, que la naturaleza de su diseño y de su dinámica económica proyectada, permitirá extender beneficios hacia las redes de atracción turística regional.

## **8. POBLACION BENEFICIADA**

La población que se beneficiará directamente con este proyecto será principalmente los habitantes del sistema insular, que habitan en los asentamientos estrictamente costeros de los municipios de Conchagua y Pasaquina que interactúan directamente con la ciudad de La Unión por vía acuática, así como por la misma población de la ciudad; e inclusive con extensión a los pobladores de las comunidades ribereñas de los países vecinos, que se relacionan comercialmente con la dinámica económica de La Unión, calculándose como población directamente beneficiada a 18,000 personas y aproximadamente 35,000 más, como entorno de influencia hacia La Unión.

Debido a que el diseño del Malecón se sustenta en una combinación armónica de esparcimiento, recreación y generación de oportunidades de negocio, la premisa fundamental para su aprovechamiento en beneficio de los pobladores locales, obedece al hecho de crear condiciones para que la población de pescadores artesanales y comerciantes emprendedores que actualmente operan junto a la bahía, sean los primeros beneficiarios de las ventajas que ofrecerá la infraestructura, cuyo número actual es de aproximadamente 1500 familias solo de pescadores. Y donde por la naturaleza del diseño y tipo de actividades proyectadas, tal beneficio se extenderá a una mayor población contabilizada dentro del flujo turístico que convergerá hacia el lugar.

### **BENEFICIOS DEL PROYECTO**

El proyecto contendrá principalmente los siguientes beneficios para la población:

- Una moderna área de restaurantes para el servicio turístico, donde la primera opción empresarial contemple la participación de capital proveniente de salvadoreños en el exterior, asociados con inversionistas nacionales o con la municipalidad misma, de modo que con la participación de las instituciones idóneas, permita generar espacios de aprendizaje y adiestramiento para la población joven, quienes deberán insertarse en la dinámica del negocios.
- Una zona seleccionada para erigir edificaciones modestas destinadas a generar dinámica económica y negocios articulados a la actividad turística y vinculantes con el potencial de la bahía y de las islas del golfo; donde también

se genere el sustrato necesario para la incorporación de emprendedores locales a la dinámica comercial y económica sostenible.

- Un anfiteatro localizado en el extremo oriente del complejo, destinado a eventos sociales y culturales de carácter masivo, donde las autoridades locales dispongan del espacio necesario para inducir acciones socio-institucionales de beneficio para la ciudad y para la región, y donde se propicien condiciones para la materialización de encuentros ciudadanos de índole regional.
- Una vía malecón a cuatro carriles, con separador vegetado, diseñado como el principal acceso al nuevo complejo turístico recreativa de la ciudad y principio del nuevo sistema de movilidad interna de la misma. Esta vía Malecón se ha previsto como parte fundamental de la red de circulación vial urbana, diseñada en este caso con 600.0 m. de longitud, con perspectivas de prolongarla desde su extremo poniente, por todo el borde costero de la ciudad, para habilitar el desarrollo de los diferentes proyectos dinamizadores previstos en el programa del frente de playa, que finaliza en la zona de Punta Jocote (extremo poniente de la ciudad).

Además de ello, en la estructura del Malecón quedará integrado el Muelle Municipal de La Unión, funcionando como elemento principal de interconexión social, comercial y turística con la población de las islas del golfo y de las comunidades costeras de tierra firme correspondientes a los municipios de Pasaquina, Conchagua e Intipucá.

## **9. INVERSIÓN ESTIMADA**

Con base en el diseño conceptual del proyecto, del volumen de obras necesarias en su ejecución y la estimación aproximada de sus costos a precio actual, se ha estimado que la inversión requerida para la ejecución del proyecto es de aproximadamente 10,965,423.00 US dólares, incluyendo en ello el valor del IVA y el costo de la vía malecón, cuya estimación hecha por el MOP es de aproximadamente 871,752.00 US dólares.

En función de este costo y con base en los rubros que tradicionalmente se contemplan en el cálculo de costos de estudios de pre inversión, se ha estimado que el valor del estudio de pre inversión y diseños finales del malecón de Ciudad puerto La Unión sería de aproximadamente US \$ 875,000.00 (incluye IVA).

La inversión que se detalla en el cuadro es el resultado del costo aproximado de los elementos principales de diseño y de las principales actividades contempladas en el anteproyecto para la construcción del Malecón Ciudad Puerto - La Unión

CLASE DE OBRAS	US\$ COSTO DE OBRAS	US\$ COSTO POR COMPONENTE	OBSERVACIONES
<i>Obras de reclamación</i>	5,137,172.00		<i>Incluyendo la adición de espacio en el sector oriente</i>
<i>Edificaciones</i>	2,142,512.00		
<i>Espacios abiertos</i>	800,452.00		
<i>Obras de alcantarillado y manejo de aguas residuales</i>	151,525.00		<i>No incluye plata de tratamiento de aguas servidas</i>
<i>Elementos recreativos considerados en pre diseño</i>	700,800.00		
<b>Sub total obras</b>	<b>8,932,461.00</b>		
<i>IVA 13%</i>	1,161,210.00		
<b>Sub total general</b>		<b>10,093,671.00</b>	
<i>Costo Vía Malecón</i>		871,752.00	<i>Será construida con fondos MOP</i>
<b>TOTAL ESTIMADO - US\$</b>		<b>10,965,423.00</b>	

#### 10. COSTOS DE OPERACIÓN Y COSTOS DE MANTENIMIENTO

Aunque los costos de operación aplicables al proyecto serán parte del producto que se espera en el Estudio de pre inversión, como anticipo a las necesidades operativas más obvias.

El detalle de los costos de mantenimiento y de alumbrado eléctrico es uno de los rubros que dependen del diseño final que se adopte, así como el de otros componentes que requieren de intervención preventiva en el proceso de operación, en cuyo caso el dimensionamiento detallado de tales rubro depende de la clase y calidad de los componentes infraestructurales que se incorporen al diseño. Además será necesario dimensionar los costos administrativos del complejo y en este caso, su valor dependerá de la figura gerencial que se adopte para el funcionamiento sostenible del malecón.

Por otra parte, como la naturaleza de la propiedad construida será de carácter nacional, la administración de su dinámica funcional deberá analizarse la opción de ser presidida por la municipalidad de La Unión, bajo la perspectiva de que los beneficios del malecón incidan en la generación de recursos para el mantenimiento de las instalaciones y para otras necesidades relacionadas con el desarrollo y crecimiento de esta infraestructura y de los demás proyectos del frente de playa proyectado para la ciudad.

## 11. FUENTES DE FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

Dada la necesidad local de la infraestructura malecón que se ha proyectado y la prioridad asignada en el presente Plan de Gobierno, el financiamiento para el estudio de pre inversión que se presenta sería financiado con fondos provenientes de la Operación de Crédito con FOSEP y la ejecución de las obras diseñadas se ejecutarían con fondos asignados en el programa de desarrollo de la Franja Costero Marina; en principio, contándose con recursos de FOMILENIO II.

## 12. INDICADORES DE EVALUACION

Para evaluar la ejecución del proyecto, se ha definido el siguiente indicador de evaluación:

- Estudio de Pre Inversión y Diseño Final Del Proyecto: “Construcción Del Malecón De Ciudad Puerto -La Unión” finalizado, aprobado y entregado en el **primer trimestre de 2014**.

Contar con el Estudio de Pre Inversión y Diseño Final de la Infraestructura Turística del Malecón de manera ordenada y sostenible, identificando las diferentes etapas de construcción de los elementos que lo integren.

## 13. PROGRAMACIÓN FINANCIERA

En el estudio de pre inversión se debe considerar el programa financiero que debe ejecutarse para materializar la totalidad del proyecto.

PROGRAMACION FINANCIERA DEL ESTUDIO DE PREINVERSION Y DISEÑO FINAL DEL PROYECTO: "CONSTRUCCION DEL MALECON DE CIUDAD PUERTO – LA UNION" (ETAPA DE PREINVERSION)									
La programación financiera para la etapa de PRE-INVERSIÓN se describe a continuación la cual forma parte integral del presente proyecto y totaliza una inversión US \$875,000.00 incluye IVA.(OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL Dólares de los Estados Unidos de América) a ser financiados a través de una Operación de Crédito ante el Fondo Salvadoreño para Estudios de Pre Inversión - FOSEP, para financiar el Diseño del Proyecto									
ACTIVIDADES/ Componentes del Estudio							Año 2014		TOTAL \$
	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	
ANTICIPO 30%	\$262,500.00								\$262,500.00
PRIMER INFORME- 15% - Amortización anticipo		\$91,875.00							\$91,875.00
SEGUNDO INFORME TECNICO - 15% - Amortización anticipo			\$91,875.00						\$91,875.00
TERCER INFORME TECNICO - 15% - Amortización anticipo				\$91,875.00					\$91,875.00
CUARTO INFORME TECNICO - 20% - Amortización anticipo					\$61,250.00	\$61,250.00			\$122,500.00
QUINTO INFORME TECNICO - 20% - Amortización anticipo							\$122,500.00		\$122,500.00
INFORME TECNICO FINAL - 15% - Amortización anticipo								\$91,875.00	\$91,875.00
TOTAL	\$262,500.00	\$91,875.00	\$91,875.00	\$91,875.00	\$61,250.00	\$61,250.00	\$122,500.00	\$91,875.00	\$875,000.00

## 14. PROGRAMACION FISICA

Se estima que la programación física para la ejecución de la Pre Inversión, podría distribuirse de la siguiente manera:



PROGRAMACION FISICA DEL ESTUDIO DE PRE INVERSION Y DISEÑO FINAL DEL PROYECTO: "CONSTRUCCION DEL MALECON DE CIUDAD PUERTO – LA UNION" (ETAPA DE PREINVERSION)												
La programación física para la etapa de PRE-INVERSIÓN se describe a continuación la cual forma parte integral del presente proyecto:												
ACTIVIDADES/ Componentes del Estudio								Año 2014				
	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	
Solicitud Opinión Técnica Ministerio de Hacienda												
Gestiones y trámites para la Operación de Crédito ante FOSEP												
Proceso de Contratación Estudio de Preinversión												
ORDEN DE INICIO												
<b>PRIMER INFORME TECNICO (ANTICIPO) 15%</b>												
a) Programa de Desarrollo de los servicios, en base a la Metodología presentada.												
b) Confirmación del personal participante o propuestas de cambio debidamente justificadas												
c) Plan de Control de calidad ajustado de acuerdo a los ítems anteriores.												
<b>SEGUNDO INFORME TECNICO - 15%</b>												
a) Estudio y Análisis de documentación y legislación relacionada al proyecto												
b) Estudios preliminares: técnicos y socioeconómicos												
<b>TERCER INFORME TECNICO - 15%</b>												
a) Diagnóstico												
*Patrimonio Histórico-Cultural												
*Entorno urbanístico y del sector del proyecto												
*Entorno ambiental (calidad del ambiente y riesgos)												
*Entorno socio-demográfico y económico												
b) Análisis y Caracterización del Entorno de la información obtenida y procesada de los componentes anteriores												
c) Presentación de tres propuestas												
d) Evaluación comparativa de las alternativas estableciendo ventajas y desventajas												
e) Recomendaciones acerca de la mejor propuesta evaluada												
f) Gestión de los trámites y factibilidades que apliquen de acuerdo al Programa de Desarrollo de los servicios y avance del proyecto.												
<b>CUARTO INFORME TECNICO - 20%</b>												
a) Presentación de la propuesta definitiva del Plan de Desarrollo												
b) Prefactibilidad financiera del Plan de Desarrollo												
c) Estructura administrativa general del Plan de Desarrollo												
d) Programas Arquitectónicos de las edificaciones del Plan de Desarrollo												
e) Estado de la gestión de los trámites y factibilidades que apliquen de acuerdo al Programa de Desarrollo de los servicios y avance del proyecto.												
<b>QUINTO INFORME TECNICO - 20%</b>												
a) Cuarto Informe Técnico incorporando las observaciones al informe técnico anterior, el cual se considerará el Plan de Desarrollo definitivo.												
b) Diseños, planos y documentos de las obras :												
*Obras necesarias para construcción la reclamación tierra al mar y construcción del Malecón												
*Red Vial												
*Distribución de espacios												
*Sistemas primarios de: agua potable, aguas negras, aguas lluvias, electricidad, comunicaciones, otros servicios.												
*Equipamiento Urbano: áreas recreativas y deportivas, estacionamientos, lagunas con agua de mar, otros.												
<b>INFORME TECNICO FINAL - 15%</b>												
a) Incorporar las observaciones que se hayan realizado por parte del Comité Técnico a la presentación original.												
b) Evidencia que se han realizado o se han iniciado los procesos respectivos de todos los trámites requeridos para los permisos de parte de las instituciones correspondientes.												

## 15. Ingeniera del proyecto / esquema

Con el estudio de Pre Inversión y Diseño Final, es precisamente con los que se obtendrán los planos constructivos de la obra proyectada, teniéndose como base el desarrollo y el esquema de distribución en planta de los elementos sobresalientes que deben incluirse en el diseño final, Elementos que serán discutidos y consensuados por los ciudadanos de La Unión, durante la etapa de pre inversión.



## 16. CONCLUSIONES RESULTANTES DEL ESTUDIO

La construcción del malecón generará cuatro impactos que responderán en similar medida al alcance del desarrollo proyectado, estos impactos tienen incidencia en lo ambiental, social, cultural, físico espacial y en procesos de gestión.

**En lo ambiental,** se mejorarán y transformarán las actuales condiciones de insalubridad que persisten en el área del frente de playa y particularmente en el sector colindante al centro histórico, donde la intervención permitirá generar mejores condiciones, tanto para la salubridad de la misma ciudadanía, como para la reproducción y supervivencia de la fauna acuática local.

**En lo social** se propiciarán condiciones de esparcimiento y de convivencia bajo un ambiente de armonización entre el mar y la ciudad para la población urbana local,



para las comunidades circundantes y para la población turística que será atraída como visitante de la ciudad y del lugar.

***En lo cultural*** se crearán espacios de promoción hacia la integración del conocimiento, la historia, el arte y la cultura de la población y se generarán condiciones para la conservación de elementos históricos de la ciudad y de la región.

***En lo urbano***, la nueva infraestructura permitirá transformar gradualmente la fisonomía urbana de la ciudad sobre el sector más sensible de su valor patrimonial, iniciándose con ello la construcción de los primeros elementos de la ciudad puerto a que aspiran los ciudadanos; y adicionalmente, permitirá promover la interacción institucional y ciudadana mediante la generación de modelos de gestión de la dinámica comercial y turístico-recreativa, a que dará cabida esta infraestructura.

## **17. ANEXOS**