Buenas Obras



MEMORIA DE TRABAJO

LA RENDICION DE CUENTAS

1 DE JUNIO DE 2009 - 31 DE MAYO DE 2010

UN AÑO DE CAMBIOS

Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano

GOBIERNO DE EL SALVADOR
UNIR, CRECER, INCLUIR

Buenas obras

con transparencia

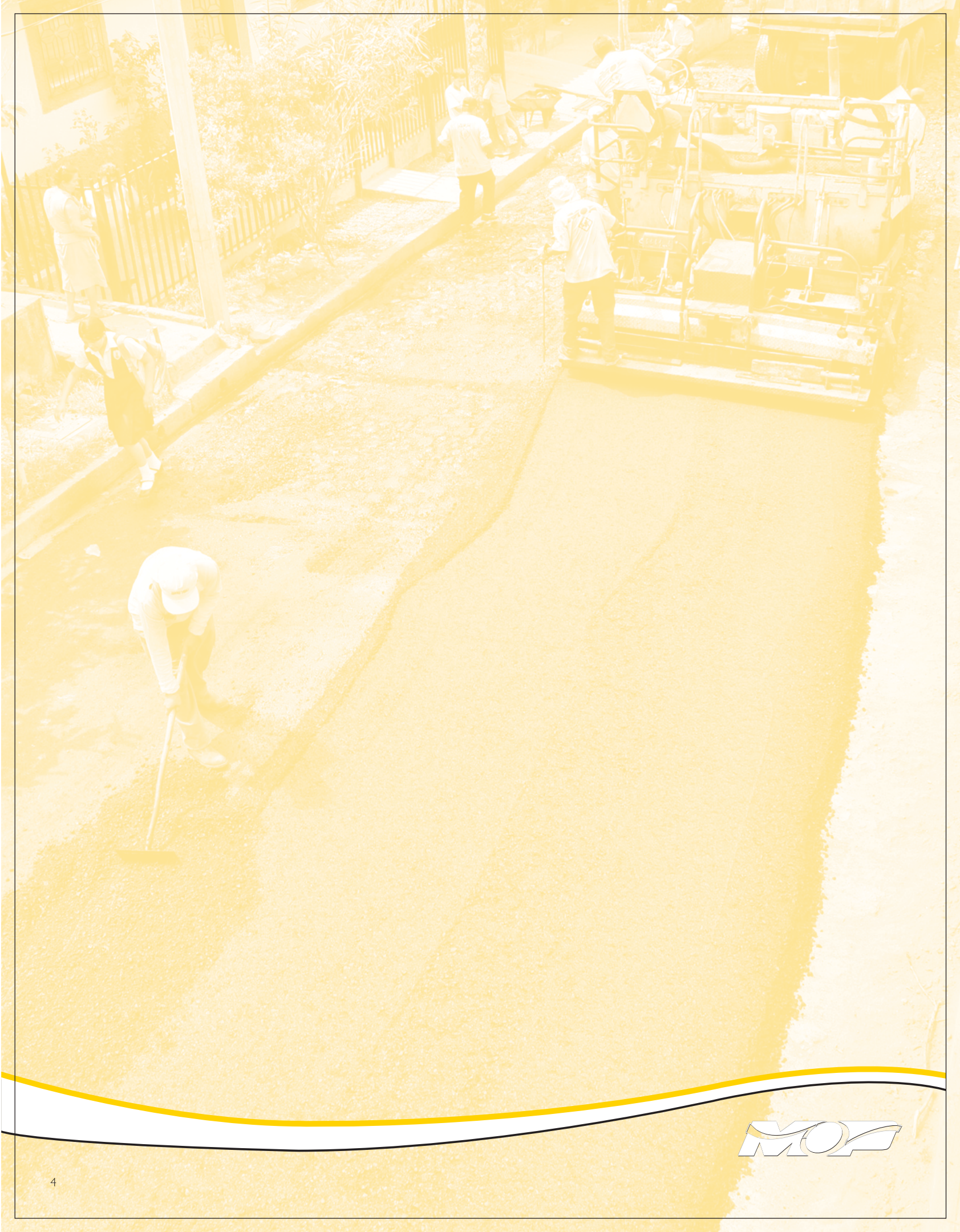


MEMORIA DE TRABAJO

1 DE JUNIO DE 2009 - 31 DE MAYO DE 2010



Un Año de Cambios





Contenido

Presentación a la Asamblea Legislativa

Titulares

Mensaje del Ministro

Resumen Ejecutivo

Marco estratégico 2014 / 2024

Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano

Viceministerio de Obras Públicas

Fondo de Conservación Vial FOVIAL

Viceministerio de Transporte

La emergencia y la gestión de riesgo

Política de ética, transparencia y anticorrupción

Dinamismo de la Inversión

Modelo de Gestión

Funcionarios del MOPTVDU



GERSON MARTINEZ
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE, VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO.



JOSÉ ROBERTO GÓCHEZ
VICEMINISTRO DE OBRAS PUBLICAS,



NELSON GARCÍA
VICEMINSTRO DE TRANSPORTE



EDÍN MARTÍNEZ
VICEMINISTRO DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO

Mensaje del Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano:



Señor Presidente de la Honorable Asamblea Legislativa, Señores y Señoras miembros de la Junta directiva, Diputados y diputadas, Señoras y Señores :

Hace un año asumimos la responsabilidad de dirigir el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano. A nuestro ingreso propiciamos una transición ordenada. Nos encontramos un ministerio funcionando; pero con situaciones que exigían soluciones para llevar adelante el plan de trabajo de la institución y contribuir al desarrollo del país.

En el despegue, un conjunto de obras se encontraban paralizadas y era preciso dinamizarlas, otras se hallaban aprisionadas en un entramado de litigios y juicios perdidos, de los cuales el monto de las condenas del 2003 a la fecha alcanzaban los $29,639,938.38, adeudando todavía hoy en día $7,168,004.56.

Recibimos el ministerio en su más bajo nivel de prestigio y credibilidad, sumergido en una percepción de corrupción y de manejos indebidos.

El estudio sobre la evaluación de los procesos internos realizado por una prestigiosa firma internacional y que nos fuera entregado por los consultores en los primeros días de nuestra administración, calzaba el sugestivo título del ***Mapa de Riesgos Institucionales*** *y daba cuenta de que el 99% de los principales procesos fueron catalogados de alto riesgo, medio alto y de medio riesgo, es decir, que se tornaron vulnerables a la ineficacia, las irregularidades administrativas y el fenómeno de la corrupción.*

Solamente el 1% de los procesos habían sido calificados de bajo riesgo.

Es un interesante informe de 800 páginas que puede ser consultado en www.mop.gob.sv

Estamos ahora en un proceso de progresiva aplicación de las recomendaciones del mismo, porque guardan relación con sistemas organizativos, modelos de gestión, inercias y cultura administrativa.

Al contexto de una profunda recesión internacional, que profundizó la crisis económica nacional que ha golpeado el empleo y a la industria de la construcción, se añadió la debilidad institucional y de previsión que no acertó a registrar en los planes anteriores, la necesidad de una adecuada preparación de una estrategia del Ministerio y del país, de adaptación de la infraestructura social y productiva a la realidad operante, evolucionante e impactante del cambio climático.

En consecuencia, el país no contaba con un Atlas de amenazas, que es una imperiosa necesidad que ya está

siendo asumida por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Y tampoco contaba con un ***Mapa Microzonificado de Riesgos*** *que ha comenzado a construirse en el Ministerio de Obras Públicas en coordinación con la Dirección de Protección Civil y el MARN, con la colaboración de los gobiernos municipales y municipales.*

Para que El Salvador salga adelante es preciso un conocimiento exhaustivo del país, de sus fortalezas, potencialidades, debilidades y vulnerabilidades. Y a partir de ahí, convocarnos todos al diseño y especialmente al impulso de la gestión estratégica del riesgo enfocada en la previsión, centrada en la prevención y naturalmente dedicada a la construcción de las obras de protección que permitan atender las secuelas acumuladas bajo el efecto de los recurrentes y crecientes eventos con que se están expresando las variaciones del clima.

Las vulnerabilidades atendidas en el año que nos ocupa están principalmente asociados a la mano del hombre, a patrones urbanísticos e históricos incapaces de prever y llevar a cabo una inteligente y eficiente gestión y manejo y mantenimiento de cuencas, de ríos, quebradas, drenajes secundarios de aguas lluvias, de aguas negras y de agua potable.

Los fenómenos como las cárcavas, los hundimientos, la inestabilidad de las laderas y los deslizamientos, los desbordamientos de ríos e inundaciones, la vulnerabilidad, el daño y el colapso de puentes y obras de paso, observado en los últimos huracanes y tormentas tropicales y que entrañan gran riesgo a la vida y a la actividad social y económica, son a su vez un saldo de sistemas, de normas técnicas y de una cultura obsoletos y rebasados por la realidad del cambio climático.

En este contexto, nos encontramos primeramente con la ausencia de un programa estratégico y coherente de vivienda social, mientras el déficit cualitativo de vivienda había ascendido al 2007 a 315,918 y el déficit cuantitativo a 44,383 viviendas, arrojando un déficit total de 360,301 viviendas.

A ello se agregó el candente problema de un sistema de transporte obsoleto, disfuncional, inseguro y subsidiado; pero huérfano de una estrategia dirigida hacia su modernización, fortalecimiento y desarrollo, y adicionalmente, carente de sostenibilidad financiera.

A nivel de la Comisión Ejecutiva Portuaria autónoma, CEPA, que es una de las principales autónomas adscritas al ramo de Obras Públicas, heredamos una estratégica inversión, financiada con un crédito internacional, el Puerto de La Unión, que se hallaba paralizado, exigiendo estudios consistentes y un modelo de concesión apropiado a los intereses del país.

Con el entusiasmo y animados por una indeclinable vocación de servicio, asumimos estos complejos y desafiantes problemas, con un equipo de profesionales honestos y con el apoyo de los técnicos, empleados, trabajadores y trabajadoras que históricamente han laborado en la Institución.

El reto asumido como proceso, está orientado a transformar esta realidad y a pesar de un enfoque fragmentado y en crisis a una nueva visión estratégica y holística del Estado y de país, la que a su vez supone una perspectiva regional y una gestión integracionista, en lo que a las competencias del Ministerio corresponden.

Adaptamos la tarea de convertir a la política pública en una estrategia consistente, y esta a su vez en Política de Estado y de Nación.

El Plan Estratégico remite sus objetivos de largo aliento al 2024, y se propone al 2014 el objetivo central de "Acrecentar el desarrollo del capital físico (la obra pública), de impacto transgeneracional, en función de la aceleración, profundización e integración del desarrollo sustentable y sostenible, enmarcado en una estrategia nacional de desarrollo elevada a Política de Estado".

A ese efecto estamos desarrollando una gestión basada en principios, con especial énfasis en la vocación y entrega al servicio civil, legalidad, eficiencia, inclusión, honradez, transparencia y competencia.

Los primeros meses estuvieron dedicados al conocimiento y compenetración de la Institución y sus desafíos, así como al diseño y afinamiento de planes, a la promoción de una nueva cultura administrativa y al desentrampamiento de procesos y proyectos que permitirían el giro estratégico de la institución.

Entonces enfrentamos el impacto de la Tormenta Ida, que dejó un saldo de 199 fallecidos y una grave destrucción de la infraestructura pública entre la que contabilizamos 3003 viviendas destruidas y no aptas para habitar, 44 puentes colapsados y 61 averiados.

Sin embargo en 24 horas restablecimos el 95% de la conectividad nacional, y en los primeros 28 días rehabilitamos la zona de mayor impacto, incluyendo las viviendas particulares soterradas de rocas y lodo, a través de un voluntariado de empleados y funcionarios del MOP y de gobierno, así como con el apoyo ciudadano y de la Cámara Salvadoreña de la Construcción.

De acuerdo a las estimaciones de CEPAL, el costo de la reconstrucción derivado de este evento climatológico asciende a los $181 millones.

En este contexto se entregaron 1,161 viviendas del ***Plan Casa para Todos*** *y de reconstrucción, se realizó el mejoramiento de 828 viviendas del programa Piso y Techo, asimismo se adjudicaron 6,036 créditos para compra de viviendas populares, mientras se lleva a cabo la construcción de 3,366 casas y apartamentos de interés social.*

El desafío es lograr 38 mil viviendas nuevas y un emprendimiento para mejorar 35 mil viviendas en los municipios más pobres del país.

En este primer año hemos entregado a El Salvador un promedio de una obra vial por mes, mientras se ha iniciado la más grande operación dirigida a la construcción e instalación de puentes y obras de paso de la historia.

En paralelo se ha iniciado un proceso de creación de Planteles del MOP para el desarrollo territorial de las subregiones de San Vicente y La Paz, con un conjunto de 25 máquinas, así como para el departamento de Chalatenango con una asignación de 29 máquinas.

Al mismo tiempo se ha proyectado la creación de un plantel para el desarrollo territorial de La Unión y Morazán, de igual manera que uno para la zona occidental.

Esta política forma parte de un proceso de territorialización de los recursos del Ministerio, a disponibilidad de los Consejos Departamentales de Alcaldes, como una contribución a la superación del centralismo administrativo.

A nivel del mantenimiento de carreteras, hemos emprendido la tarea de articular al Fovial con la dirección de Mantenimiento Vial del Vice Ministerio de Obras Públicas, a efectos de superar la falta de coordinación que les acompaño anteriormente y producir un solo plan maestro que contemple la división y complementariedad de roles, la unificación de normas y criterios de calidad.

Asimismo se esta trabajando una propuesta para sacar al Fovial de la crisis de insostenibilidad financiera agravada desde el 2008, año en que se suspendió el Fovial urbano.

De esta manera se busca que el sistema de mantenimiento de carreteras pueda adoptar nuevos circuitos viales para responder a la demanda del desarrollo del país, la generación de empleo y la reactivacion de la industria de la construcción.

En el ámbito del transporte, se logró la instalación de la Mesa del Sector Transporte para abordar democráticamente la problemática y las soluciones.

Se generó un proceso para que los transportistas logren renovar sus unidades, se impulso la caja única entre el empresariado del transporte público, se logro la reducción del subsidio a los transportistas sin un incremento al precio del pasaje.

Con ello se logró un ahorro de $34 millones para el Estado.

En simultáneo, se inició la promoción de medidas de seguridad vial a nivel nacional.

Esfuerzo especial ha significado el ininterrumpido acompañamiento del Despacho Ministerial a CEPA para la gestión internacional de los estudios y la asistencia técnica necesarios y al seguimiento de los mismos, para sacar al Puerto de La Unión de la parálisis y enrumbarlo a convertirlo un día en el Puerto más importante de este lado del Pacífico.

La contribucion al empleo

Por otra parte el MOP y FOVIAL generaron 247 mil 550 empleos en 2009, de los cuales 36 mil 906 fueron empleos directos y 210 mil 644 indirectos. De ese total, el MOP creó 7 mil 661 empleos directos y 30 mil 644 indirectos. Fovial logró crear 29 mil 245 empleos directos y 180 mil indirectos.

Se espera que en el 2010 dichas cifras se incrementen, producto del aumento de la inversión y de la estrategia de empleo intensivo en la obra pública.

Esto fue posible gracias al despegue de un nuevo modelo de gestión tendiente a promover el empleo local y el desarrollo de micro y pequeñas empresas, gracias al desatamiento de sinergias interinstitucionales y publico-privadas, pero también gracias al convenio del Ministerio con la OIT que ha elegido el ámbito de la obra pública en El Salvador como uno de sus programas pilotos en el Continente.

Los avances y las proyecciones del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano tienen en la Cooperación Internacional, tanto en la bilateral de gobiernos amigos como en la Cooperación Multilateral y descentralizada un soporte muy importante para el impulso de las tareas de desarrollo.

De tal suerte, debemos agradecer la Cooperación Internacional y la solidaridad de los pueblos hermanos que se hizo presente durante las emergencias, lo mismo que los apoyos recibidos para los estudios y el delineamiento de la estrategia de previsión y adaptación al cambio climático de la infraestructura nacional.

Particularmente debemos agradecer el apoyo solidario del pueblo y gobierno del Japón a este empeño y a los estudios para el despegue y la dinamización exitosa del Puerto de la Unión.

En línea con el compromiso del Presidente Mauricio Funes, este Ministerio comenzó a desarrollar una consciente política de ética, transparencia y anticorrupción. La primera acción en este campo fue la invitación a Transparencia Internacional a fundar en El Salvador un ***Observatorio Ciudadano de la Obra Pública****. En ese contexto y bajo la orientación de la Subsecretaría de Transparencia de la Secretaría de Asuntos Estratégicos, llevamos adelante una minuciosa indagación sobre irregularidades observadas en el proceso administrativo y constructivo del boulevard llamado Diego de Holguín, cuyos hallazgos fueron oportunamente informados a la Honorable Asamblea Legislativa, a través de la Comisión de Hacienda y Especial del Presupuesto y luego notificados a la Fiscalía General de la República.*

Este primer año de gestión presenta los primeros logros y avances, pero el desafío asumido es gigantezco, las exigencias del desarrollo son altas, la demanda social acumulada es bastante grande, mientras aumenta la recurrencia de los eventos climáticos

Para acometer estos retos, el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, puso en ejecución una inversión consolidada en el año 2009-2010 de $172,198,728.65 incluyendo el Fovial, y de $99,934,089.00 millones sin incluir el Fovial, que comprende 185 proyectos entre concluídos y en ejecución.

No obstante las adversidades, este monto es superior a la medida histórica de inversión registrada en el Ministerio de Obras Públicas del año 90 a la fecha. El desafío para el segundo año es elevar los niveles de inversión, consolidar el modelo de gestión técnica y administrativa que facilite los incrementos de la inversión pública y la velocidad de la misma, tutelando naturalmente, la calidad de la obra pública y su impacto en la vida del país.

Entregamos a ustedes, señoras y señores Diputados, el Informe de Labores que representa el intensivo trabajo realizado por los trabajadores, empleados, técnicos y profesionales del Ministerio de Obras Publicas. De esta manera nuestra rendición de cuentas.

Muchas gracias.

Gerson Martínez
Ministro de Obras Públicas
Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano



gente
trabajando
para la gente

Resumen Ejecutivo


UNIDAD DE RESPUESTA
A LA COMUNIDAD



Resumen ejecutivo

El trabajo ejecutivo desplegado en el primer año de gestión del gobierno del Presidente Mauricio Funes, en los campos que corresponden al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, estuvo dirigido a posibilitar un giro estratégico hacia políticas de Estado que reorienten y desarrollen la obra pública hacia las necesidades humanas, especialmente de los más pobres y excluidos, pero que al mismo tiempo marque el arranque de una política dirigida a la previsión, adaptabilidad y blindaje de la infraestructura para el desarrollo de las secuelas del cambio climático, como marco de la gestión estratégica del riesgo.

La nueva administración comenzó a imprimir un proceso de cambio en el modelo de conducción, a elaborar y pulir su plan estratégico, a realizar una revisión, corrección y mejoramiento de procesos a impulsar un esfuerzo sostenido para generar una nueva cultura administrativa tendiente a elevar las vocaciones y destrezas humanas y la ética que permita ascenso en la calidad del servicio a la ciudadanía a fin de contribuir a mejorar sus condiciones de vida.

La gestión de la obra pública parte ahora de un enfoque sustancial, desde y hacia la gente de las comunidades, apoyando y apoyándose en los gobiernos municipales sin los sesgos políticos del pasado, lo mismo que en los liderazgos naturales de las mismas comunidades, con el objetivo expreso de que la obra realizada tenga un efectivo impacto en la calidad de vida de las personas.

El presente documento es una condensada sistematización de logros, avances, limitaciones y retrasos de la gestión 2009-2010 y constituye el vínculo de los contenidos presentados en el proceso de rendición de cuentas dirigido a la ciudadanía y a sus representantes en la Asamblea Legislativa.

Con este informe, la sociedad salvadoreña podrá conocer con la transparencia que se merece, las contribuciones realizadas, obras y proyectos, procesos de ejecución, alianzas, concertaciones y la producción en general de las dependencias de este Ministerio.

Obras que nos acercan al desarrollo

Para imprimir este viraje de política pública se asumió el papel rector que al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano legalmente le compete, orientando los esfuerzos interinstitucionales en una escala de prioridades expresadas en 10 ejes estratégicos. Articulando una respuesta gradual a la demanda social y de país que tiene como centro su derecho al desarrollo integral, democrático, inclusivo, equitativo, ambientalista sustentable, integracionista y con una clara perspectiva de la equidad de géneros.

Bajo este enfoque, se dió pie a trabajar en la política de vivienda a través del programa Vivienda para Todos, el programa (todavía en afinamiento) de previsión y adaptación de la obra pública al cambio climático y de gestión estratégica del riesgo, el programa integrado de caminos rurales, el programa de respuesta a la demanda social acumulada, el programa de desarrollo vial del país, el plan maestro de mantenimiento de carreteras, programa de inversión estratégica, la política dirigida hacia una solución estratégica al problema del transporte para el desarrollo, la política de ética, transparencia y anticorrupción y la atención al mapa de riesgos institucionales referidas a los procesos y practicas internas.

Estos logros fueron posibles a partir de un deliberado esfuerzo macrointegrador en el que hemos acuñado empeños con Ministerios, Secretarías de Estado, Direcciones y demás instituciones de gobierno con las que tenemos responsabilidades compartidas o concurrentes.

De la misma manera, se explica el fortalecimiento de una armoniosa pero correcta relación entre el Ministerio y la Industria de la Construcción.

A continuación el informe de los resultados relevantes de este primer año de gestión.

Reducir la vulnerabilidad construir buenas obras

VICEMINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
VMOP

En este primer año de gestión, el Viceministerio de Obras Públicas (VMOP) concentró sus esfuerzos en la emergencia nacional ocasionada por la Tormenta Tropical IDA, sin descuidar el trabajo estratégico en carreteras, puente, drenajes y deslizamientos que el país requiere para su desarrollo.

Ello implicó la rehabilitación y reconstrucción en las zonas afectadas, que pasó de un enfoque reactivo hacia la prevención, con obras de mitigación. Es decir, iniciar un cambio cultural con un enfoque proactivo de protección y adaptación ante el cambio climático.

Asimismo, el VMOP terminó las obras en carreteras que se encontraban en ejecución, inició nuevos proyectos y aseguró la continuidad de los recursos para el boulevard Diego de Holguín, cárcavas y puentes. El VMOP también realizó 8 obras de mitigación, entre cárcavas y drenajes; veintidos obras que la anterior administración tenía paralizadas y tiene en proceso de inversión $83,211,567.71 en diferentes proyectos, cinco caminos rurales y dos nuevas carreteras entre Chalatenango-Arcatao y Chapeltique - Sesori. Se realizó el mantenimiento rutinario y periódico en más de 600 kms de vías pavimentadas y en 169 kms de caminos no pavimentados. Asimismo, ejecutó 202 Microrealizaciones comunitarias para el mejoramiento de 117 kilómetros, mediante trabajos de pavimentación, bacheo, recarpeteo y otras obras en beneficio del desarrollo local. Todo ello en convenios con los gobiernos locales.

Adicionalmente, se han comprado 26 puentes para restablecer la conectividad vial en zonas golpeadas por la Tormenta Ida y se abrió el plantel de la zona norte, para mejorar 242 kilómetros de calles transversales que comunicarán las comunidades y la carretera Longitudinal del Norte.

Se inauguraron dos planteles más, uno en Miraflores que era una vieja instalación militar, en la carretera antigua a Zacatecoluca y que ya cuenta con 25 maquinas, con el cual se atienden las necesidades de la zona paracentral, particularmente la rehabilitación y reconstrucción de la zona de mayor impacto por la tormenta tropical IDA. Y el segundo plantel en la Zona Norte, ubicado en Nueva Concepción, Chalatenango, el cual consta de oficinas, bodegas, talleres y 25 maquinas recuperadas. Con estos planteles se pretende dar una respuesta inmediata a la demanda ciudadana en la región y contribuir al desarrollo social y económico.

Ante la emergencia por la Tormenta IDA, el Viceministerio desarrolló un plan agresivo para la coordinación y reacción al fenómeno. Las inspecciones de toda la zona afectada determinaron alrededor de 3,000 viviendas entre dañadas y destruidas, 93 carreteras obstruidas. Entre ellas, tramos de las carreteras más importantes del país, ríos desbordados, 43 puentes colapsados y 61 dañados.

Derivado de los diagnósticos y recomendaciones técnicas, se determinó la reparación de 43 puentes y se preparó un plan de instalación de 29 puentes temporales. Se habilitó la red vial, se realizó obras de mitigación y se inició la instalación de puentes provisionales.
Paralelamente, VMOP desarrolló acciones de mitigación y atención de cárcavas, deslizamientos y hundimientos.

A su llegada al gobierno, las autoridades encontraron reportadas ocho cárcavas. Después de una investigación de campo exhaustiva, se descubrió la existencia de 149 cárcavas. Para esta investigación, un insumo importante fue el reporte y demanda por parte de la población afectada, que se acumuló desde los anteriores gobiernos. El correcto tratamiento preventivo oportuno de estas cárcavas hubiese significado una inversión menor.

Las cárcavas en nuestro país representan una herencia de dimensiones monumentales, que ponen en riesgo la vida de miles de familias que habitan en zonas de alta vulnerabilidad. La gestión del Viceministerio de Obras Públicas procuró atender esta necesidad, al generar obras de mitigación de riesgos a los que se les dió solución con una inversión importante de recurso humano y económico. Entre los casos emblemáticos, por su ubicación en populosos sectores de San Salvador y por el colapso del sistema de drenajes y la formación de cárcavas son: 5ª Avenida Norte, por Corte de Cuentas y Parlamento Centroamericano; cárcava en Calle El Tamarindo, La Isla, Ciudad Delgado; cárcava Bulevar Tutunichapa por SERTRACEN, y cárcava Colonia Jardines del Cerro, Ciudad Credisa, Soyapango.



gente
trabajando
para la gente

La actual administración, también, concluyó dos obras de mitigación:

- *Obras de Mitigación en Residencial Santa Lucía, Ilopango. Los trabajos consistieron en la construcción de seis pozos de descarga de aguas lluvias, se reubicaron tuberías de aguas negras en 213 metros lineales, labores de mampostería, de relleno compactado, se colocaron 14 metros lineales de tuberías de 48 pulgadas y se reparó un pozo dañado.*

- *Obras de Mitigación en La Cima de San Bartolo, Ilopango. Se construyeron tres pozos colectores, se edificó una caja, muros, se construyó la base de fundación del cabezal de salida y una bóveda.*

Actualmente, están en ejecución las obras de Rehabilitación del Canal Desagüe del Lago de Ilopango a consecuencia de la Tormenta Ida, y la II Etapa del Sistema de Drenaje Aguas Lluvias y Colector Descarga del Megatec, de La Unión.

A pesar de estar concentrados en la emergencia y reconstrucción, hubo continuidad en las inversiones viales, al dar inicio a dos importantes obras:

- *Mejoramiento de Camino Rural Chapeltique-Sesori, San Miguel. Consiste en la pavimentación 15.8 Km del camino a dos carriles, con concreto asfáltico, mejoramiento del drenaje longitudinal y transversal y la respectiva señalización*

- *Rehabilitación de la Carretera Chalatenango-Arcatao. Consiste en la rehabilitación de 22.76 kilómetros a dos carriles de 3 metros de ancho, en el municipio de Arcatao. La ruta fue pavimentada pero a falta de un drenaje adecuado o inexistente en algunos tramos se dañó. Se construye con concreto asfáltico.*

Asimismo, durante el año 2009-2010 se concluyeron las importantes obras viales que se detallan a continuación:

PROYECTOS CONCLUIDOS	LONGITUD	MONTO
Pavimentación Camino Rural Santa Ana-San Pablo Tacachico	27.7 Kms	$8.4 millones
Ampliación Intercambiador Autopista Comalapa-Los Planes	1.32 Kms	$3.1 millones
Ampliación Alameda Juan Pablo II, entre 75 Av Norte y Av. Masferrer (Concluida)	1.64 Kms	$ 4.6 millones
Construcción Puente de La Amistad del Japón y C.A (Concluido)	----	JPY 648,350,000
Mejoramiento Camino Rural San Fernando-Torola-Morazán (concluido)	8.75 Kms	$ 4.2 millones

También se realizó el mantenimiento rutinario y periódico en más de 600 kms de vías PAVIMENTADAS y en 169 kms de caminos no pavimentados. VMOP ejecutó 202 microrealizaciones comunitarias para trabajos de pavimentación, bacheo, recarpeteo y otras obras en beneficio del desarrollo local. Todo ello en convenios con los gobiernos locales.

CONVENIOS DE COOPERACIÓN	APORTE MOP	APORTE BENEFICIARIOS	TOTAL
Ejecutados 14	$ 1,635,554	$ 2,205,897	$ 3,831,451
En ejecución 3	$ 291,477	$ 151,502	$ 442,979
Préstamo maquinaria 185	$ 5,195,435	$ 384,786	$ 5,580,221

Finalmente, se desarrolló toda una investigación que permitió informar a la Asamblea Legislativa sobre el estado del Boulevard Diego de Holguín y la necesidad del financiamiento para finalizar esta importante carretera, lo que permitió la aprobaciónel préstamo del BCIE por un monto de $18.3 millones.

El problema



Cárcava Santa Lucía, Se ha verificado la existencia de más de 140 casos relacionados con cárcavas, hundimientos y deslizamientos, debido a la desatención anterior.

La solución



Cárcava La Cima de San Bartolo, 2010. La solución a este problema es compleja y requiere una inversión de 256 millones de dólares según estimaciones del MOP.

Apuesta a la vivienda social para el desarrollo humano

VICEMINISTERIO DE VIVIENDA
VMVDU



El nuevo concepto de Mejoramiento Integral, ha permitido concebir los barrios y colonias como un lugar de encuentro y de reunión, donde los vecinos puedan compartir sus vidas diariamente.

El país no tenía una política habitacional para los sectores populares. A partir de ello, se estructura una visión de largo plazo, y en el primer año se entregaron 798 viviendas permanentes del Plan Casa para Todos y 673 viviendas temporales del Plan de Reconstrucción por la Tormenta Ida. El VMVDU realizó mejoras en 828 viviendas consistentes en la construcción de pisos de cemento con el programa Piso y Techo.

El desafío es lograr 38 mil nuevas viviendas y un compromiso por mejorar 35 mil viviendas más, con la intervención de todo el Sector Vivienda. Con la primera medida económica del gobierno del Presidente Mauricio Funes denominado: "Plan Global Anticrisis" dio inicio la implementación de un proceso de transformación interna y de nuevos modelos de gestión, con el fin de responder adecuadamente al desafío de contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las familias salvadoreñas

Ante este panorama, las acciones estratégicas del Viceministerio de Vivienda son el resultado de un esfuerzo conjunto, enfocado a construir viviendas con mejores estándares de calidad, que permitan disminuir el déficit habitacional, especialmente de las familias en extrema pobreza. Así como promover la sustentabilidad urbana que garantice la calidad de vida en las ciudades y un desarrollo urbano sostenible.

En este contexto, El VMVDU focalizó los proyectos en 4 rubros principales:

- Vivienda Social que incluye el acceso a vivienda digna y la reducción de déficit cualitativo y cuantitativo.
- Mejoramiento Integral de Asentamientos Precarios Urbanos para mejorar las condiciones habitacionales de las familias en los asentamientos urbanos precarios de mayor pobreza del país, para inversiones de infraestructura básica, habilitación de espacios comunitarios, equipamiento urbano, obras de mitigación de riesgos y legalización de propiedades.
- Política de Reconstrucción cuyo objetivo es dar respuesta a las familias afectadas por desastres naturales y en zonas de alto riesgo.
- Contribución al Proceso de Desarrollo y Ordenamiento Territorial con acciones que contribuirán a la construcción de viviendas con mejores estándares de calidad que ayuden a disminuir el déficit habitacional y a promover la sustentabilidad urbana.

Entre los logros más significativos cabe mencionar que se finalizaron 10 proyectos en el Mejoramiento Integral de Asentamientos precarios, con una inversión de $8, 534,468. Más de 12,000 pobladores a nivel nacional son beneficiarios directos de este proyecto que incluye: agua potable, módulos sanitarios, mejoramiento vial y energía eléctrica.

Esta mejora integral ha logrado redefinir los espacios públicos otorgándole una nueva forma de vivir en comunidad con barrios y colonias seguras, que contribuyen al desarrollo social.

En cuanto al componente de Legalización de Tierras, el VMVDU tituló alrededor de 10.065 escrituras, dándole prioridad al patrimonio reflejado en la propiedad de su vivienda.

Con el fin de generar seguridad jurídica en la comercialización de lotes, se amplió la estrategia de atención en el mercado de Lotificaciones, al presentar un Anteproyecto de Ley Especial de Lotificaciones.

También implementó Planes de Desarrollo Territorial para Subregiones de San Miguel y Área Metropolitana de San Salvador con un costo de $3,000, 000 aproximadamente.

En esta perspectiva, el VMVDU habilitó oficinas de Planificación y Gestión del Territorio para las regiones de La Libertad, La Paz y El Trifinio, para tener un control más minucioso de la planificación y gestión territorial en cada una de esas zonas.

En el Programa de Reconstrucción, la inversión asciende a $1,646,863.30 en el Programa Piso Techo se intervendrá en 3,062 pisos con una inversión de $3.3 millones, y se le dará atención a familias que se encuentran en alto riesgo en el volcán de San Salvador por un monto de $1.7 millones.

Un nuevo concepto de viviendas provisionales y permanentes

En noviembre pasado, el fenómeno natural Ida, activó la fortaleza y la organización del Viceministerio de Vivienda, que pudo dar respuesta inmediata a las familias afectadas al crear la Gerencia de Reconstrucción y Manejo de Riesgos, quienes inmediatamente realizaron inspecciones en los 63 municipios del país que resultaron dañados.

El objetivo primordial de esta oficina es reconstruir todas las comunidades que fueron afectadas con la tormenta y el manejo de aquellas que se encuentran bajo riesgo. Trabaja en conjunto con otras instancias para garantizar que los terrenos cumplan con las condiciones de seguridad y habitabilidad necesarias. Durante el período diciembre de 2009 a mayo de 2010 El VMVDU tiene los siguientes avances:

• Verificación de viviendas destruidas en los 63 municipios afectados.

• Inspección de 140 terrenos con un resultado positivo para 110 terrenos, de los cuales 70 fueron visitados por la comisión evaluadora.

• Construcción de 673 viviendas temporales ubicadas en los departamentos de San Salvador, La Libertad, San Vicente, Cuscatlán y La Paz.

El Programa de Vivienda Fase I tiene como objetivo apoyar al prestatario en el desarrollo de un conjunto de instrumentos sostenibles de política habitacional para mejorar la capacidad del sector vivienda de atender la demanda habitacional de los distintos grupos de ingreso de la población urbana con equidad y eficiencia.

Comprendido en dos subprogramas:

Mercado Formal: Fortalecimiento del Mercado Hipotecario, ejecutado por el Banco Multisectorial de Inversiones (BMI) y el Fortalecimiento Institucional y Financiero del Fondo Social para la Vivienda.

Mercado Informal: Mejoramiento de Barrios Marginales, Reconstrucción (familias afectadas terremotos 2001 con vivienda), Legalización de Tierras, Mercado de Lotificaciones de Desarrollo Progresivo, y Modernización del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano.

Con estos logros hemos contribuido a cumplir con el desafío de incorporar, como eje central de nuestro quehacer, el aseguramiento de la calidad en todos nuestros procesos y productos, la participación ciudadana y la articulación con distintos actores del mundo público y privado. Todo bajo el entendido de que si bien como Estado tenemos una responsabilidad superior en el diseño y ejecución de la política pública, la ciudad que aspiramos construir es responsabilidad de todos y cada uno de los salvadoreños.



Vivienda llevó techo a 450 familias con 5 proyectos bajo la política de construcción de vivienda con mejores estándares de calidad.



El objetivo es construir viviendas que mejoren la calidad de vida de las personas.

Transporte en la perspectiva de un nuevo sistema

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE VMT

El Viceministerio de transporte ha experimentado importantes transformaciones que están cambiando la vida de los usuarios y usuarias.

El primer esfuerzo fue la reducción del subsidio a los transportistas, sin incrementar el precio al pasaje. Ello generó un ahorro de $34 millones para el Estado.

Asimismo, se instaló una Mesa de Transporte Público Privado para la implementación del nuevo sistema de transporte, se desarrolló la caja única entre los empresarios del transporte público, se generó un proceso para que los transportistas logren renovar su unidades, se iniciaron medidas de seguridad vial a nivel nacional, entre otros.

Pese a que para el primero de junio de 2009 la nueva administración recibió un sector transporte atomizado y con débil organización empresarial, el VMT instaló la Mesa Nacional de Transporte con la participación de los líderes de las 13 gremiales del país. Este espacio de entendimiento, diálogo y concertación sincera, permitió combatir la competencia desleal en todos los niveles. Además, el VMT hizo las coordinaciones de forma directa con la Sub-Dirección de Investigaciones de la Policía Nacional Civil para contrarrestar los casos de delincuencia y extorsión en el sector.

Precisamente, éste diálogo facilitó una reducción en el subsidio, luego de un amplio proceso de diálogo.

Consecuentes con la crisis financiera que enfrenta el país, se logró establecer una mensualidad de $500 dólares a los autobuses y $250 a Microbuses.

Un resultado importante en este período es la reducción de un 8% de fallecidos por accidentes de tránsito, en comparación con el periodo anterior. Además, con la imposición de más esquelas, hay disminución de la conducción por ingesta de alcohol como causa de accidentes viales.

El servicio y atención al usuario han mejorado sustancialmente al reducir los tiempos de respuesta en trámites que antes se resolvían en más de 20 días y que hoy se entregan en uno, dos días y hasta en ocho horas sino en el momento, dependiendo del caso. Además se ha mejorado la infraestructura institucional para brindar mejores condiciones y buen trato al usuario, también se ha capacitado al personal de la unidad de atención al usuario con el fin de mejorar la amabilidad, la cortesía y la eficiencia en el servicio.

El Vice-Ministerio de Transporte está transformándose en una institución transparente, ordenada en lo administrativo, con visión estratégica y respetuosa de las leyes y la institucionalidad del país.

La implementación de la caja única del sector transporte representa el primer eslabón para construir gradualmente un moderno sistema basado en el respeto al usuario y en armonía con el medio ambiente, en el que los actuales operadores sean parte activa en la inversión y desarrollo de las nuevas tecnologías de transporte.

Esta ruta ha permitido consolidar el diseño del proyecto de Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador, iniciativa que vendrá a descongestionar este núcleo urbano, puesto que no es una simple modalidad de transporte colectivo para un municipio en particular.

La visión estratégica del gobierno del cambio para el transporte está reunida en la política de transporte, misma que está cimentada en un amplio proceso de consulta, diálogo y entendimiento con los operadores, usuarios, e instituciones relacionadas con el tema de transporte.



La implementación de la caja única del sector transporte representa el primer eslabón para construir gradualmente un moderno sistema basado en el respeto al usuario y en armonía con el medio ambiente.

Vías hacia el desarrollo Empleo - Inversión e Inclusión

FONDO DE CONSERVACIÓN VIAL -FOVIAL-

El objetivo principal del FOVIAL es el sostenimiento de la red vial nacional. Entre sus actividades está el mantenimiento periódico y rutinario de vías, puentes y obras de paso, así como la señalización y seguridad vial en la red de caminos y carreteras de El Salvador.

En cuanto al Mantenimiento rutinario, se logró el derecho de vía con 31 contratos llevados a cabo por microempresas y 41 contratos, a cargo de pequeñas y medianas empresas, para cubrir necesidades en las vías pavimentadas, no pavimentadas y especiales.

Uno de los mayores aportes que se dio en este ámbito es la periodicidad que permite la comunicación con los lugares más distantes o de difícil acceso.

El resultado de esta nueva visión de competencia se evidencia en que, dentro de la Política de Inversión 2010 (107 contratos), se contrató 48 proyectos más, con respecto a la Política de Inversión 2009 (59 contratos). Ello representa un incremento del 81% en cantidad de proyectos a la fecha.

Para el año 2010, y dentro de la Política de Inversión del mismo, está programado realizar 34 contratos nuevos. Esto proyectará un total de 143 contratos en el 2010, lo que representa un incremento 142% con respecto al año 2009

Se están gestionando los diseños del tramo entre el desvío de Amayo-Chalatenango, así como el tramo comprendido del desvío de Amayo- Nueva Concepción. Además del mantenimiento periódico de la ruta a Jayaque y la ruta Chapeltique- Ciudad Barrios.

PROGRAMA		*TOTAL*
Mantenimiento Rutinario	$	*23,408,478.63*
Mantenimiento Periódico	$	*5,146,678.06*
Puentes y Obras de Paso	$	*705,896.30*
Inversiones Adicionales al Mantenimiento	$	*268,143.27*
Caminos Rurales	$	*42,735,442.49*
Total	$	*72,264,638.75*

Por otro lado, en el Programa de Puentes y Obras de Paso se efectúa la reparación de la obra ubicada en la RN04, Zacatecoluca, departamento de La Paz, protección en Bóveda 49 av. Sur en la colonia Luz y la supervisión de ejecución de dichas obras. Se diseñó, reparó y supervisó la bóveda del boulevard Tutunichapa para solventar con éxito un problema de grandes dimensiones.

Durante la emergencia provocada por los fenómenos meteorológicos se implementó un programa de reparación de daños ocasionados principalmente por la Tormenta Ida donde se está diseñando la reparación de los dos puentes sobre el río Jiboa en San Pedro Masahuat, y el puente sobre el río Acahuapa en San Vicente.

Además, se está diseñando la reparación de la cárcava en la ruta a Santa Cruz Analquito, Tenancingo, ruta a San Miguel Tepezontes y San Emigdio,
entre otros.

FOVIAL trabaja a partir de la contratación de empresas destinadas a proyectos específicos.

Estas contrataciones son con base en licitaciones, con lo que se asegura que el proceso es transparente y contribuye a la libre competencia, en la medida que más empresas están participando en las diversas licitaciones.

Además, en el período de junio de 2009 a mayo de 2010 se generó un promedio de 6,600 empleos directos mensuales y 39,600 empleos indirectos, haciendo un total de 46,200 empleos mensuales.

En total se invirtió 72.3 millones de dólares, repartidos en todos los proyectos que el FOVIAL ejecuta.

La institución está en constante evaluación sobre todo para comparar los porcentajes en los que se ha mejorado en comparación con otros años de gestión.

Todo ello con el objetivo de identificar elementos a mejorar en corto plazo para optimizar cada una de las funciones de la institución.



El nuevo concepto de Mejoramiento Integral, ha permitido concebir los barrios y colonias como un lugar de encuentro y de reunión, donde los vecinos puedan.



El FOVIAL ha iniciado una etapa en la reformulación de los sistemas de mantenimiento vial para lograr más inclusión, más competencia y más eficiencia, todo ello con transparencia.

La institución está en constante evaluación sobre todo para comparar los porcentajes en los que se ha mejorado en relación con otros años de gestión.

Verapaz, San Vicente



El impacto 08/11/09



28 días después



El impacto de las tormentas: la respuesta al país

El MOPTVDU tuvo que adoptar un replanteamiento en el curso del desarrollo de su estrategia debido a los efectos de la Tormenta Ida en el país, ocurrida el 7 y 8 de noviembre de 2009.

La tormenta tropical dejó 184 víctimas mortales y daños estimados por CEPAL en 239.19 millones de dólares.

De estos 103.09 millones fueron en infraestructura. Es decir un 43.3% de los daños.

Este fenómeno de la naturaleza evidenció una vez más el impacto del cambio climático en las familias más pobres, en el hábitat y la obra pública en general.

Las Naciones Unidas constaron que El Salvador es el país más vulnerable, con un 88.7% de su territorio como área de riesgo y 95.4% de su población en dichas zonas. Además, un total del PIB de 96.4% está vinculado a áreas de riesgo (UNDAC 2010), lo que hace difícil su recuperación después de un efecto de actividad tectónica, volcánica e hidrometeorológica.

Sin embargo, y desde el inicio de la tragedia, El MOP activó el Centro de Operaciones de Emergencias COEMOP, con cerca de 1.500 trabajadores apoyados por 250 máquinas pesadas, propias y de la empresa privada, distribuidas en diferentes puntos de los departamentos más afectados por el fenómeno: San Vicente, La Paz, Cuscatlán, La Libertad, Cabañas y San Salvador. Ida dejó más de 3.000 viviendas entre dañadas y destruidas, 93 carreteras obstruidas, entre ellas tramos de las carreteras más importantes del país, que fueron bloqueadas por los derrumbes, ríos desbordados y 104 puentes entre colapsados y dañados.

El trabajo coordinado entre el MOP, el Fondo de Conservación Vial (FOVIAL) y la empresa privada, generó frutos y, a menos de 24 horas de la tragedia, el 70% de la red vial estaba habilitada. Además, se destacó personal en aquellos lugares más afectados para realizar labores de limpieza y, en tiempo record, restableció la accesibilidad de la zona.

En un hecho sin precedentes, el MOP logró rehabilitar la zona del municipio de Verapaz en San Vicente, en un tiempo record: 28 días. Esto gracias al apoyo de varias instituciones, la empresa privada, gremiales, países amigos, agencias de cooperación y organizaciones de la sociedad civil.

El MOP ha concentrado su esfuerzo en la ejecución de obras de mitigación antes de que arrecie la época de lluvia y espera restituir 43 puentes colapsados de un total de 61 afectados por la tormenta, con la instalación de estructuras provisionales tipo Bailey.

Son 1040 metros de puentes modulares los que el MOP adquirió en el exterior, los cuales serán instalados en 24 puntos, en 20 municipios de los más golpeados por el fenómeno. La inversión en estos puentes es de 15 millones de dólares.

La emergencia obligó a las autoridades a brindar un nuevo enfoque estratégico. Para hacerle frente el MOP creó la Gerencia de Reconstrucción y Manejo de Riesgos, cuyo trabajo está orientado a la reconstrucción de daños y al manejo de zonas expuestas a estragos por un nuevo fenómeno natural.

Cooperación internacional un respaldo al nuevo modelo de gestión

Este Ministerio decidió crear sinergias interinstitucionales nacionales e internacionales, uniendo esfuerzo para mejorar el impacto en las zonas vulnerables.

Es así como logra obtener muestras de solidaridad y cooperación técnica, financiera y de recursos hacia las políticas públicas de la actual administración.

Se intensificaron las relaciones de cooperación con el sector privado y gobiernos amigos al aumentar la cooperación bilateral, multilateral y descentralizada.

Destaca el respaldo del pueblo y gobierno de Japón, quienes constantemente apoyaron con diferentes asistencias técnicas durante la emergencia y, como caso especial, han decidido donar ¥ 1,500,000,000.00 (aproximadamente US $ 16,000,000.00) que servirán para el equipamiento de maquinaria y equipo para obras de prevención y mitigación ante el cambio climático. También, El Comando Sur de EE.UU. contribuyó con el transporte internacional de apróximadamente 1,040 metros lineales de puentes modulares de hierro, desde el Puerto de New Jersey, en Estados Unidos, hasta el de Acajutla, cuyo costo es de aproximadamente $850,000.00. Puentes que están siendo colocados en los principales ríos afectados por la Tormenta Ida .

Además se tendrá cooperación por $249,990.00 del Gobierno de la India, para la construcción de 35 viviendas en Aguilares, dañadas por la tormenta IDA.

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrrollo (PNUD) contribuyó con recursos para mano de obra y materiales con los que se construyeron 167 viviendas en Verapaz, San Vicente. También la Embajada de Panamá contribuyó con donación de materiales para estas viviendas.

Habrá donación por parte del Servicio Exterior de China, Las Vegas y Suiza por $150,539.57, para la construcción de viviendas dañadas por la tormenta Ida. Por parte de la Agencia Internacional para el Desarrollo (AID) habrá $1,062,824.88 para la construcción de 151 viviendas en el municipio de Verapaz, San Vicente, entre otros.

Se logró la preparación y aprobación de préstamos internacionales para obras de mitigación por $ 31.7 millones y $ 18.3 millones para la finalización del Boulevard Diego de Holguín, ambos con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE). También, se completó la información técnica para los préstamos de vivienda y Caminos Rurales con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Asimismo, recibimos cooperación técnica del BID con Asistencias técnicas como la ATN/SF-9700-ES para la política de Transporte, la ATN/MT-8044-ES regulación de un nuevo sistema de transporte pública, y la ATN/SF-11968-ES identificación de inversiones prioritarias en infraestructura, entre otras.

El MOPTVDU inició en El Salvador una experiencia piloto, a través de una asistencia técnica no reembolsable que será de aproximadamente un millón de dólares del Banco Mundial al MOP, que consistente en la tutoría al sistema de compras, licitaciones y contrataciones en obras públicas.

También firmó un convenio de cooperación con el PNUD para la creación del proyecto Dinamización de economías locales mediente el desarrollo y la reconstrucción de la infraestructura pública, que permitirá la ejecución parcial de los fondos de reconstrucción de IDA y un proceso de fortalecimiento institucional al MOP.



El MOP decidió crear sinergias interinstitucionales nacionales e internacionales, uniendo esfuerzo para mejorar el impacto en las zonas vulnerables.

TIPOS DE COOPERACIÓN	*CONCEPTO*
Cooperación Bilateral	*Donación Maquinaria del Gobierno de Japón, Vivienda con el Gobierno de la India y Estados Unidos con el transporte de los puentes, entre otros.*
Cooperación Multilateral	*Apoyo a préstamos y asistencias técnicas. Se aprobó el préstamo para finalizar el boulevard Diego de Holguín. Se tienen elaboradas operaciones de préstamos para obras de mitigación y caminos rurales con el BID. Se reciben asistencias técnicas del BID, BM, PNUD, OIT, entre otros.*
Cooperación Descentralizada	*ONG's - Municipales. Acuerdos de inversiones conjuntas en viviendas, empleo intensivo con microempresas e inversión vial con convenios locales.*
Cooperación Empresarial	*Apoyo de las empresas nacionales durante la emergencia y de Alba Petróleos con un donativo de 21 mil galones de diesel*

Tipos de cooperación obtenidas:



El MOP tiene como meta romper record en la inversión de obra pública de alto impacto transgeneracional.

Dinamismo de la Inversión

El Ministerio logró una asignación presupuestaria total de 207.5 millones de dólares, y ha comprometido y ejecutado la suma de 181.2 millones. Lo que representa el 87.3% de utilización de fondos. El MOP garantizó la estricta aplicación de la política de austeridad dada por el Presidente de la República al superar la sub-ejecución presupuestaria. Con los recursos presupuestarios asignados, fue posible el desarrollo del Programa de mantenimiento de las carreteras y calles urbanas, a través de las acciones de bacheo, la construcción de proyectos de mejora de la infraestructura vial y obras de mitigación de riesgos en cárcavas y zonas de alto riesgo. Además, apoyó las labores de emergencia en las áreas de infraestructura que resultó dañada con la tormenta IDA.

RUBRO DE GASTO	*PRESUPUESTO ASIGNADO*	*EJECUCIÓN*	*% DE EJECUCIÓN*
APOYO AL DESARROLLO ECONÓMICO	*181,723,664*	*164,645,196*	*90.6*
• *GASTO CORRIENTE*	*37,639,607*	*35,921,587*	*95.4*
• *GASTO DE CAPITAL*	*43,413,744*	*35,087,509*	*80.8*
• *CONTRIBUCIONES ESPECIALES*	*100,670,314*	*93,636,100*	*93.0*
APOYO AL DESARROLLO SOCIAL	*25,798,625*	*16,579,647*	*64.3*
• *GASTO CORRIENTE*	*4,035,773*	*2,573,853*	*63.8*
• *GASTO DE CAPITAL*	*21,762,852*	*14,005,794*	*64.4*
TOTAL INSTITUCIONAL	*207,522,289*	*181,224,843*	*87.3*
• *GASTO CORRIENTE*	*41,675,380*	*38,495,440*	*92.4*
• *GASTO DE CAPITAL*	*65,176,596*	*49,093,303*	*75.3*
CONTRIBUCIONES ESPECIALES	*100,670,314*	*93,636,100*	*93.0*

En el acápite de presupuesto e inversión pública destacan las obras finalizadas, en ejecución y en procesos administrativos de contratación en este período que ascienden a más de $ 83.2 millones, en inversión pública.

Del mismo modo, podrán confirmarse la finalización de proyectos que se iniciaron en administraciones pasadas, fondos generales y externos que ascienden a más de $10.9 millones.

Asimismo, se detallan los proyectos en ejecución, los cuales ascienden a $ 57.5 millones y finalmente, se tienen en procesos administrativos de contratación más de $14.7 millones, es decir, en proceso de contratación.

Empleo intensivo en la obra pública.

El MOP y FOVIAL generaron 247 mil 550 empleos en 2009, de los cuales 36 mil 906 fueron empleos directos y 210 mil 644 indirectos.

De ese total, el MOP creó 7 mil 661 empleos directos y 30 mil 644 indirectos. Fovial logró crear 29 mil 245 empleos directos y 180 mil indirectos. Se espera que en el 2010 dichas cifras se incrementen, producto del aumento de la inversión y de la estrategia de empleo intensivo en la obra pública.

El MOP, en coordinación con la Secretaría Técnica de la Presidencia y la Organización Internacional del Trabajo, desarrolla el proceso de capacitación y asistencia técnica para la creación de Microempresas en Mantenimiento Vial, cuyo proceso formativo incluye el acompañamiento técnico, el monitoreo de un piloto nacional y un proceso de monitoreo compartido.

Esto como parte de una medida anti cíclica y para atender a los jóvenes en riesgo y a la población desempleada. Incidiendo especialmente en el mapa de pobreza y de violencia.

Se trata de crear una metodología de empleo intensivo en toda la obra pública que pasa de una medida coyuntural a un esfuerzo sostenido por crear empleos dignos.

Modelo de gestión, administración y dirección.

Un modelo de gestión moderno, eficiente y eficaz, basado en el liderazgo organizacional, una cultura de trabajo en equipo, ética, transparente y de mejora continua de la calidad, han marcado el inicio de la administración 2009-2014.

Bajo dicho enfoque y considerando diagnósticos institucionales previos se adaptó la estructura de soporte en la función central de este ministerio: *Las Buenas Obras para la Gente*.

Es así que las unidades corporativas iniciaron el cambio hacia la modernización.

Un nuevo modelo de gestión social y municipal

El establecimiento de nuevas formas de relacionarse entre gobierno, municipalidades, organizaciones sociales y comunidades para humanizar la obra pública, llevó a la creación de la **Oficina de Participación Ciudadana y de Gestión Social**.

Esta unidad ha permitido que la Secretaria de Estado cuente con un mapa actualizado de necesidades y demandas de la población, insumo principal para el establecimiento de estrategias coordinadas que permitan llevar obras para el desarrollo local.

Como parte de su trabajo, esta oficina promovió una política de puertas abiertas con las 262 Alcaldías Municipales del país, sin importar el color político que las gobierne.

En éste marco se suscribieron en este periodo 17 convenios de cooperación, con igual número de alcaldías, de los cuales 14 fueron concluidos.

El resto se encuentra en ejecución.

Adicionalmente, firmó acuerdos para 185 préstamos de maquinaria con municipalidades. La inversión total en estas actividades es de 9.5 millones de dólares, de los cuales el MOP aportó 7.7 millones.

Los convenios de cooperación permitieron a las Alcaldías compartir costos con el MOP para el mejoramiento de 117 kilómetros mediante trabajos de pavimentación, bacheo, recarpeteo y otras obras en beneficio del desarrollo local.

Para dar una respuesta ágil a la demanda acumulada de las comunidades en cuanto al mantenimiento de la red vial de barrios y colonias, se creó una nueva unidad dentro de la Dirección de Mantenimiento Vial del Ministerio:

La **Unidad de Respuesta a la Comunidad** con la contratación de nuevo personal que incluye hombres y mujeres, gracias al ahorro que el MOP obtuvo en algunos rubros como los gastos en seguridad de las oficinas y planteles de la Institución.

Actividades como bacheo, recarpeteo, limpieza y reconstrucción de drenajes, reparación de hundimientos, muros de retención, construcción de canaletas, rampas y otros son ejecutados por esta unidad.

El trabajo de esta nueva unidad es un complemento al trabajo que realiza la Dirección de Mantenimiento Vial, que durante el año realizó mantenimiento a 766 kilómetros entre rutinario y periódico de vías pavimentadas y no pavimentadas, obras de mitigación, montaje, mantenimiento y reparación de puentes, reparación de hundimientos y actividades preventivas, señalización vial y otras actividades en apoyo a otras instituciones.



Unidad de Respuesta a la Comunidad

Un modelo de gestión moderno, eficiente y eficaz, basado en el liderazgo organizacional, una cultura de trabajo en equipo, ética, transparente y de mejora continua de la calidad, ese ha sido nuestro objetivo.

Ética, transparencia anticorrupción

En el marco del compromiso adquirido por el Presidente Mauricio Funes, el Ministeri de Obras públicas impulsa la política de Ética, Transparencia y Anticorrupción; enfrentando décadas de corrupción y ausencia de procesos y sistemas transparentes. Es por ello que firmó un convenio con Transparencia Internacional y la Fundación para el Desarrollo FUNDE para instalar el Observatorio Independiente de la Obra Pública, el cual está orientado a establecer una contraloría social que permite el monitoreo, seguimiento, evaluación y la elaboración de reportes periódicos de los procesos de trabajo y su calidad.

Esta iniciativa fue compartida por el sector privado y diversos sectores del país.

Esta política pretende trabajar una nueva cultura institucional, modernizar los sistemas y trabajar junto con su personal y la ciudadanía en la Casa de la Transparencia. En ese contexto, se pone a disposición de la ciudadanía toda la información disponible y el libre acceso a los procesos institucionales.

Es por ello que los medios de comunicación cubren cualquier proceso o actividad que se realiza. Este libre acceso facilita la información de los principales proyectos, licitaciones, trámites, entre otros.

También existe una libre participación ciudadana estimulada desde una unidad especial de Gestión Social que estimula la contraloría social a todo nivel.

Asimismo, se identifica nominativamente a los funcionarios que tienen contacto con la población y premia las buenas prácticas, las cuales modifican la actitud, el quehacer y el ser ciudadano.

Es por ello que se creó el premio "Manos Limpias", el cual es entregado anualmente al empleado símbolo por su actuar en función de la ética, transparencia y anticorrupción.

Paralelo, y con la finalidad de contribuir al fortalecimiento institucional y corregir fallas detectadas en los diferentes procesos dentro de la Institución, se recibió el informe sobre Mapa de Riesgos Institucionales, realizado por Casals & Asociados, firma operadora para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), experta en el fortalecimiento de la eficiencia y la transparencia de la gestión pública. Este documento es una herramienta fundamental en el esfuerzo de convertir al MOP en una institución transparente y eficaz.

Con este mismo fin, inicio una asistencia técnica del Banco Mundial al MOP, consistente en la tutoría al sistema de compras, licitaciones y contrataciones en obras públicas.

Dichas medidas de transformación tienen como objetivo el cambio en la cultura y los sistemas institucionales, que sirvan a la vez para toda la administración pública, simultaneamente todos los procesos de contratación, contratos y proyectos en ejecución pueden ser revisados por los ciudadanos en la página web: www.mop.gob.sv

Reconocemos que nuestro país hoy en día adolece de serias heridas morales y que la postración ética en que recibimos el gobierno se hacen sentir en toda la sociedad.

Pero, también, somos conscientes que todo esfuerzo por reconstruir nuestro país, por contribuir al "Renacer de lo Ético" es fundamental, es un compromiso, es un derecho inalienable, una exigencia y una demanda social.

El boulevard Diego de Holguín un caso emblemático

En el contexto de esta política, el MOP conjuntamente con la Secretaría de Asuntos Estratégicos, desarrolló una amplia y seria investigación de las irregularidades en la construcción del boulevard Diego de Holguín.

Esta acción es una expresión del compromiso programático del nuevo gobierno y de la decisión del Presidente de la República, Mauricio Funes, en el marco de la construcción de un sistema de transparencia y combate a la corrupción.

En adelante, y luego de presentada la denuncia a la FGR, tal y como lo establece la Constitución de la República (art. 193), corresponde al Fiscal General de la República defender los intereses del Estado y de la sociedad, dirigir la investigación del delito con la colaboración de la Policía Nacional Civil, promover la acción penal a petición del MOP, defender los intereses fiscales y promover el enjuiciamiento y castigo de los indiciados.

En esa perspectiva, se procedió a realizar a una explicación detalla ante la Asamblea Legislativa y posteriormente la entrega de evidencias a la Fiscalía General de la República, como ente que mantiene el monopolio del Estado en la persecución del delito.

Las irregularidades identificadas van desde la elaboración de los diseños y los términos de referencia, la contratación de las empresas constructoras y supervisora, el pago de un arbitraje cuestionado y el posterior abandono de la obra.

Al grado de necesitar de un nuevo préstamo para la finalización dicha carretera, el cual gracias a las aclaraciones al Parlamento ha sido aprobado por unanimidad.



Mapa de riesgos institucionales

Han sido notorias las limitante encontradas en la institucionalidad del MOP, las cuales se han expresado a lo largo de la gestión y se pueden sintetizar en una frágil institucionalidad, con mucha demandas y litigios; sistema de drenajes colapsados, una demanda acumulada, un sistema de transporte obsoleto, obras emblemáticas en abandono como la Diego de Holguín, abandono de caminos rurales, cárcavas desatendidas e ignoradas y población en riesgo sin atención, ausencia de un programa coherente de vivienda social y con ello un alto déficit; puentes y obras de paso vencidos, de los cuales 43 colapsaron y 61 se dañaros con la tormenta IDA, entre otros.

Esta realidad ya se evidenciaba en el Mapa de Riesgos institucionales elaborado por CASALS en el 2009. A lo que debemos agregar la alta burocratización de los procesos y contrataciones, dada la exigibilidad de la ley LACAP y otras regulaciones que no permiten acelerar la inversión pública.

Es por ello que debemos indicar que se hace necesario acelerar la ejecución presupuestaria y fundamentalmente modificar la cultura estatal hacia un enfoque de calidad, eficiencia y eficacia, la cual, acompañada de cambios en los sistemas y el modelo de gestión, impacten positivamente en la obra pública de calidad.

Los desafíos de la obra pública como políticas de estado para el desarrollo sostenible.

Hacer de El Salvador un mejor país para vivir implica replantear la forma de hacer obras públicas, a fin de que estas generen un alto impacto en la vida de las personas al mejorar su calidad de vida.

Para ello, el principal desafío es atender las amenazas y riesgos ante el impacto del cambio climático en la obra pública, desde una cultura de la prevención y las estratégicas proactivas necesarias, que transformen las crisis en oportunidad de desarrollo cualitativamente sustentables.

Atender estos retos del desarrollo nacional en una lógica internacional y, por lo tanto, ser referentes de la integración centroamericana y lograr estándares de calidad global.

Esto implica un cambio cultural y conceptual, modernizar la institucionalidad del Estado, los sistemas nacionales y el desarrollo de su recurso humano al llevar la obra pública a una política de Estado socialmente concertada, cuya orientación central es el bienestar de las personas, la ciudadanía, la comunidad y el desarrollo integral.

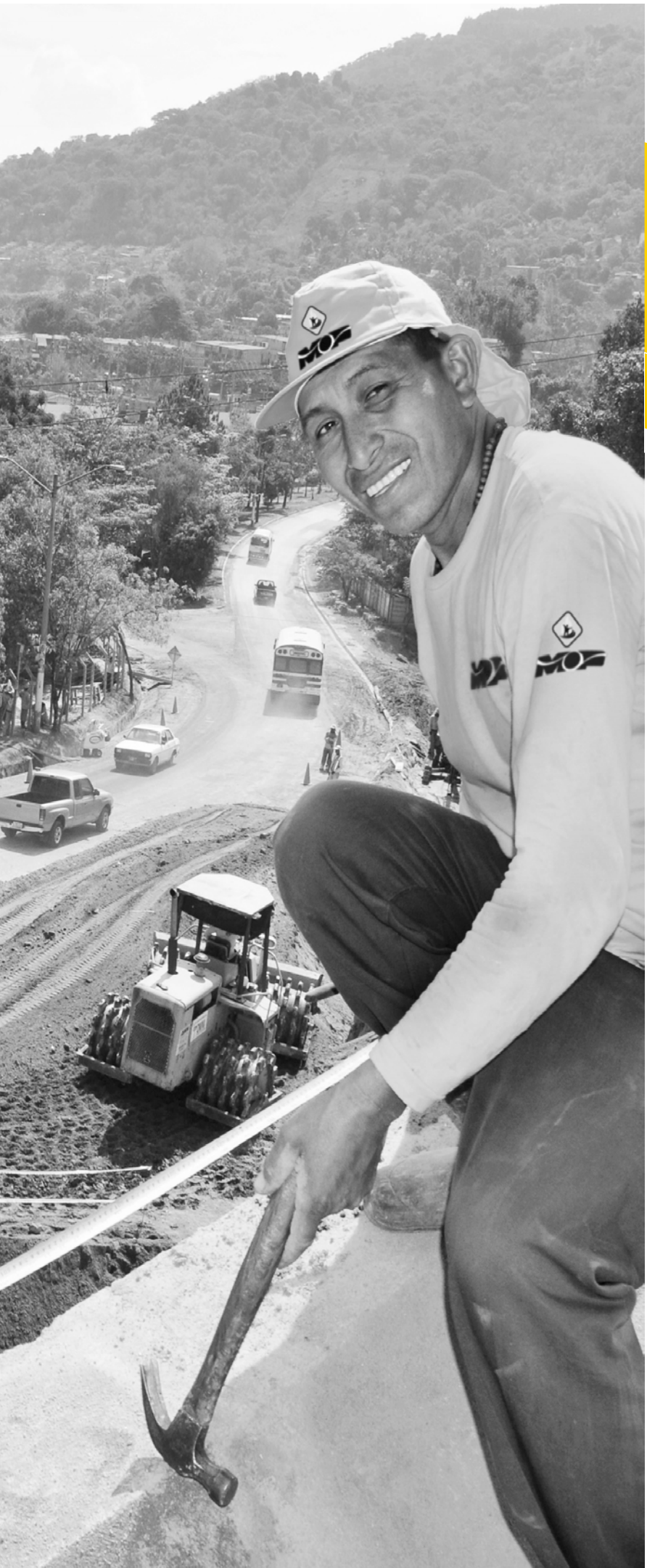
El MOP se encuentra en un difícil período histórico, en donde convergen rezagos institucionales, sociales y económicos; con un contexto internacional y global complejo de alta incidencia del cambio climático en la obra pública.

Es decir, alta vulnerabilidad con escasos recursos, una cultura reactiva y un gran desafío de impacto global.



La obra pública debe convertirse en política de Estado para lograr un verdadero desarrollo humano sostenible.

La esperanza se centra en la acción participativa del sector público y privado, el gobierno central y local, la sociedad civil y la comunidad internacional al ser pioneros en levantar la acción por un cambio proactivo a favor de la protección y adaptación al cambio climático, y a una política de largo plazo totalmente concertada.



Marco Estratégico 2024



Marco estratégico al 2024

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

El Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, (MOPTVDU), desarrolló un giro estratégico en la gestión pública, sentando las bases para que en la gestión 2009 - 2014, la obra pública se convierta en Política de Estado. Es decir, atender las principales demandas sociales acumuladas e implementar una visión de largo plazo que enfrenta las principales necesidades para el desarrollo nacional, aportando a la competitividad de país y posicionándose con la mejor infraestructura del continente. Esto implica un fuerte trabajo para enfrentar el impacto del cambio climático en la obra pública con una nueva cultura de la prevención y la gestión del riesgo, dadas las vulnerabilidades que El Salvador posee: 88.7% de su territorio es área de riesgo, el 95% de su población se localiza en esos territorios y el 96.4% del total del PIB se localiza en las áreas de riesgo. Todo ello basado en una política de ética y transparencia, con altos indicadores de calidad en la obra pública para la gente.

El marco estratégico al 2014, en concordancia con las directrices gubernamentales emanadas del Plan Quinquenal, se orienta hacia el fortalecimiento de la obra pública, en donde se ha detectado problemas críticos históricos asociados a la ausencia de atención de demandas sociales acumuladas, al impacto climático y a la ausencia de una política proactiva de gestión del riesgo. Además de malas praxis en la infraestructura asociada a actos de corrupción con vicios ocultos que impactaron en pérdidas para la economía nacional.

Este Ministerio pone en el centro a la persona humana como principio y fin del Estado. Es por ello que generó un proceso intensivo de gestión comunitaria para dar respuesta histórica a problemas acumulados en el habitat con viviendas dignas; visibilizó los deslizamientos y cárcavas, iniciando su proceso de obras integrales de mitigación; creó un sistema de empleo intensivo en la obra pública como medida anticíclica, enfrenta los problemas latentes en los drenajes. Asimismo, atiende el colapso del sistema de transporte y seguridad vial, e inició la transformación del Ministerio atendiendo el mapa de riesgos institucionales.

Punto de partida 2009

La institución encontró una brecha existente entre la demanda país de obra pública, vivienda y transporte, versus los recursos logísticos y financieros disponibles, de tal manera que la deficiencia institucional estaba afectada debido a la propensión al mercantilismo y al deliberado debilitamiento de la institucionalidad, así como del rol constitucional del Estado, que se encontraba reducido a visiones coyunturales y sin siquiera planes a corto plazo, sin tener una articulación con una estrategia nacional para el desarrollo sustentable.

Obras Públicas

- No existía un plan estratégico para el desarrollo vial del país, que brindara respuesta a la creciente brecha entre recursos asignados para mantenimiento y demanda de red vial construida con las necesidades reales de país;
- Acumulación histórica de la demanda social, originada y agravada por falta de una política de gestión del riesgo que ha aumentado la vulnerabilidad de las comunidades ante fenómenos geológicos e hidrometeorológico, incluyendo el riesgo asociado a la obra pública que ya cumplió su vida útil;
- Retraso en el desarrollo de red de caminos rurales y de obras de paso, en áreas de elevada importancia social, altamente productivas y de importante potencial económico, carente de una estrategia del desarrollo rural; colapso del sistema de drenajes en el país, resultado de la obsolescencia y del desconocimiento de su real estado;
- Un sistema de corrupción y debilidad institucional encontradas.

Vivienda y Desarrollo Urbano

- Ausencia de una política y de una ley de vivienda y suelos para uso habitacional que permita disminuir sustancialmente su alto déficit, sobre todo para familias de escasos recursos económicos;
- Abandono de la función habitacional del Centro Histórico de San Salvador

y ausencia de una política de cooperativismo y de construcción de vivienda de interés social;

- Una política desactualizada de ordenamiento y desarrollo territorial y de la Ley de Urbanismo y Construcción.

Transporte

- Ausencia de una política de transporte que haya dado rumbo a la Institución.

- Colapso del sistema de transporte que se expresa en desorden, congestionamiento, ineficiencia del servicio y en el irrespeto sistemático de las leyes de transporte y de transito, en la falta de comodidad y en el irrespeto a los usuarios.

- Debilitamiento institucional debido a las malas prácticas institucionales que habían prevalecido.

Este marco general fue impactado negativamente con la tormenta tropical IDA que en 4 horas de lluvia ocasionó pérdidas humanas, colapsó 43 puentes y dañó 61 más, gran cantidad de viviendas e infraestructura social, entre otros.

Marco Estratégico al 2024

1. Cero déficit cuantitativo de vivienda y una cobertura superior al 70% del déficit cualitativo.

2. Plena operación del Sistema Integral de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador y de las principales ciudades de El Salvador. Sistema de transporte público moderno, accesible, seguro y funcional, eficiente y amigable con el medio ambiente.

3. Cerrar la brecha de la demanda acumulada de caminos rurales y establecer una política consolidada y una planeación de vías rurales que permitan satisfacer las necesidades del desarrollo.

4. Completamiento de obras de estabilización de laderas en todo el territorio nacional.

5. Culminación de obras de protección de las laderas adyacentes al canal de desagüe del Lago de Ilopango ($40 Millones aproximadamente).

6. Eliminación del 100% de las cárcavas encontradas en el territorio nacional en el 2010 y consolidación de un sistema de monitoreo y prevención de generación de nuevas cárcavas.

7. Reconstrucción del sistema de drenajes del área metropolitana de San Salvador, incluyendo medidas estructurales y no estructurales.

8. Convertir a El Salvador en el país con el mejor sistema de mantenimiento de carreteras de América Latina.

9. Sistema intermodal de transporte Guatemala - El Salvador operando.

10. Infraestructuras y servicios universalizables (no discapacitantes).

Objetivos Estratégicos:

Obras Públicas

1. Construir las redes de caminos rurales para contribuir a generar polos productivos, al desarrollo de las micro regiones sociales y, económicamente más deprimidas del país, a cambiar inclusivamente la estructura de oportunidades y a la estrategia del desarrollo rural.

2. Proporcionar el mantenimiento a la red de carreteras del país, para obtener una eficiente movilidad del transporte nacional e internacional que contribuya a la mejor movilidad de personas, dinamismo económico y a la estrategia logística del país.

3. Contribuir a reducir el riesgo en los territorios, que amenazan la vida humana y afectan la actividad económica, hasta llevar la mitigación al nivel más riguroso de prevención del riesgo.

Vivienda y Desarrollo Urbano

4. Disminución sustancial del déficit habitacional cualitativo y cuantitativo acumulado.

5. Crear y actualizar los instrumentos legales que permitan ordenar las actuaciones del Vice Ministerio de Vivienda en la diversidad territorial del país según su vocación.

6. Generar una dinámica irreversible que conduzca a un estadio de cero déficit habitacional, para evolucionar hacia una situación en la que el Estado se concentre a responder a las necesidades derivadas del crecimiento vegetativo de la población.

Transporte

7. Desarrollar un sistema de transporte moderno, accesible eficiente, seguro y amigable con el medio ambiente

8. Impulsar una reingeniería institucional, que permita eficiencia y eficacia y transparencia.

9. Establecer las coordinaciones entre las diferentes formas de transporte establecidas en el Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo y en la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

ejes estratégicos

La concreción de acciones que tiendan a afianzar la inclusión, relevancia, singularidad, transparencia y eficiencia de la gestión son los resortes en los que se asientan los ejes estratégicos de trabajo del Ministerio de Obras Publicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano.

I. Política de Vivienda
El énfasis se hará en la construcción de vivienda social y el mejoramiento de asentamientos precarios, así como en el desarrollo del concepto "Piso-techo" para dotar al ciudadano de escasos recursos de una vivienda mínima. También, se hará un esfuerzo estratégico de implementar el marco legal para el ordenamiento territorial.

II. Programa Integrado de Caminos Rurales
Lograr la integración de esfuerzos interinstitucionales que lleven al desarrollo rural mediante la inversión a la conectividad con los distintos polos económicos del país. Y que la institución, a su vez, genere dentro de dichas zonas, la creación de empleos directos e indirectos en la construcción y mantenimiento de dichos caminos.

III. El MOP y la gestión de Alto Riesgo
Reducir los altos niveles de vulnerabilidad mediante la inversión en mitigación de riesgos dando prioridad a las de mayor riesgo en zonas densamente pobladas, pero no dejando de atender otras zonas.

VI. Mapa de riesgos asociados a la Obra Pública
Crear un inventario nacional de puentes y obras de paso real en donde se busque reconstruir lo dañado ya sea que se encuentran en estado de emergencia o que está en malas condiciones.

VII. Política de Transporte rural y urbano para el Desarrollo Urbano
Crear un modelo de transporte hacia el futuro, mediante una política transparente y eficaz en los planes de subsidios, erradicando cualquier tipo de corrupción y mejorando los desafíos con que se encontró el VMT. Desarrollo de un sistema ínter modal de Transporte rápido entre San Salvador y Guatemala con énfasis en ferrocarril

VIII. Política de Infraestructura y Servicios Universalizables, no Discapacitantes
Desarrollar un programa de accesibilidad universal que forme ciudades humanas e incluyentes y que busque crear un programa normativo de accesibilidad universal, programa de educación ciudadana en el entorno de la infraestructura discapacitante. Como primer punto de partida se impulsa el Proyecto de Accesibilidad Universal Piloto en Instalaciones del MOP y un primer circuito accesible en la zona del Hospital Rosales en cooperación con la empresa privada y la Alcaldía de San Salvador.

IX. Programa de Mantenimiento Vial
Reenfocar el FOVIAL para que retome su papel en la ejecución del mantenimiento vial de tal manera que se logre un mejor sistema de mantenimiento de carreteras, dando oportunidad de empleo sobre todo enfocado a microempresas en zonas detectadas con mayor pobreza nacional.

X. Atención del Mapa de Riesgos Institucionales
Hacer del Ministerio una institución transparente con un enfoque de prevención de conflictos y litigios, así como de manejo eficaz de fondos.

Dar seguimiento e implantación de las recomendaciones del estudio de Cassals, haciendo un convenio con Transparencia Internacional creando el Observatorio independiente de la Obra Pública y creando un Convenio con Banco Mundial y la Tutoría para el fortalecimiento del sistema de compras y adquisiciones.



Buenas Obras

metas
al 2014

Contar con una estrategia de desarrollo de capital físico, de infraestructura social, económica, de transporte, de puertos y logística.

Tener una Institución fortalecida, sana, eficaz, transparente y confiable, al servicio de la población y el desarrollo del país; Contar con un mecanismo macrointegrador, público, privado, interinstitucional, ciudadano y técnico que permita consensuar la política, sedimentar la política de Estado y la calidad de la obra pública.

Obra pública

Tener un conocimiento exhaustivo y cuantificable real y técnico de las necesidades y de los grandes retos en los campos de caminos rurales, obras de paso, riesgo relacionado con la obra pública deteriorada y demanda comunal acumulada, utilizando los criterios técnicos para intervención e inversión en obra pública, por encima de criterios políticos y de cualquier interés particular;

Contar con una estrategia de obra pública que incida, articule y que sea consistente con el mapa de pobreza, el mapa de riqueza, el nuevo mapa de riesgo, el mapa de violencia y juventud en riesgo, el mapa de medio ambiente y el nuevo mapa de ordenamiento y desarrollo, brindando Obra Publica de calidad, resultado de diseños técnicamente elaborados y de procesos confiables y transparentes.

Vivienda y Desarrollo Urbano

Desencadenar procesos de superación del déficit habitacional cuantitativo y cualitativo acumulado, que garantice al mediano plazo un déficit cero, para atender a futuro únicamente las necesidades derivadas del crecimiento vegetativo de la población e implementar de un programa sostenido para satisfacer la demanda habitacional de clases más desposeídas.



Transporte

Implementar un nuevo sistema de transporte público moderno, accesible, seguro, funcional; eficiente y amigable con el medio ambiente.

Implementar un sistema semafórico que permita una eficiente gestión del tráfico junto con un sistema de seguridad vial y que beneficie al transporte y al peatón.





Vice Ministerio de Vivienda


¡MUY
DELICIOSO!

El país no tenía una política habitacional para los sectores populares

A partir de esta realidad, se estructura una visión de largo plazo y, en el primer año, se entregaron 798 viviendas permanentes y 673 viviendas temporales del Plan Casa para Todos y Plan de Reconstrucción por la Tormenta Ida. El VMDVU realizó mejoras en piso a 828 viviendas con el programa Piso y Techo. Además, adjudicó 6,036 créditos para la compra de vivienda populares y tiene en construcción 3,366 casas y apartamentos de interés social. El desafío es lograr 38 mil nuevas viviendas y un compromiso por mejorar 35 mil viviendas más, en los 32 municipios más pobres. Con la primera medida económica del gobierno del Presidente Mauricio Funes denominado: "Plan Global Anticrisis" dio inicio la implementación de un proceso de transformación interna y de nuevos modelos de gestión, con el fin de responder adecuadamente a los desafíos de contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las familias salvadoreñas.

visión del mañana
vivienda digna
para unir, crecer e incluir

A partir del año 2009, dio inicio la implementación de la primera medida económica del Gobierno nacional denominada "Plan Global Anticrisis" que implicó un proceso de transformación interna y nuevos modelos de gestión, con el fin de responder adecuadamente a los desafíos y de contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las familias, a través de la definición e implementación de planes y programas habitacionales y de desarrollo urbano que promuevan ciudades integradas y equitativas social y territorialmente.

El Plan Operativo del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano, está integrado a las acciones del Plan de Gobierno y se propone alcanzar sus objetivos, mediante la ejecución de acciones, medidas, mecanismos e instrumentos que se enmarcan de manera general en los siguientes temas:

a. *Vivienda de Interés Social*
Acceso a Vivienda Digna
Reducción de Déficit Cualitativo y Cuantitativo de Viviendas de Interees Social

b. *Mejoramiento Integral de Asentamientos Precarios Urbanos*
Comunidades Solidarias Urbanas Sostenibles
Vivienda y Asentamientos Urbanos Productivos Y Sostenibles
Recuperación Habitacional del Centro Histórico de San Salvador
Respuesta a la Problemática de Hábitat para Familias Ubicadas en Áreas de Vías en Desuso en Zonas de Riesgo por Enfermedad de Chagas en El Salvador.
Fortalecimiento Comunitario para el Mejoramiento del Hábitat Rural con el Uso del Adobe Reforzado.

c. *Política de Reconstrucción*
Dar respuesta a las familias afectadas por desastres naturales.
Dotación de viviendas para familias ubicadas en zonas de alto riesgo.

d. *Contribución al Proceso de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*
Descentralización de capacidades de Gestión Territorial
Formulación del Plan de Desarrollo Territorial para la Subregión Metropolitana de San Salvador y Subregión San Miguel.
Creación de la Oficina de Planificación y Gestión Territorial para la Región Trifinio y fortalecimiento de las capacidades.
Comisión Evaluadora de Riesgo Sísmico
Recarnetización de profesionales de la Arquitectura e Ingeniería.

Estas acciones estratégicas del Viceministerio están enfocadas a la construcción de viviendas con mejores estándares de calidad que permitan disminuir el déficit habitacional especialmente de las familias en extrema pobreza, así como promover la sustentabilidad urbana que garantice la calidad de vida en las ciudades y un desarrollo urbano sostenible.

Por eso, luego de finalizado el primer año al frente del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano durante la actual gestión del Gobierno del Señor Presidente Mauricio Funes, hemos avanzado en el cumplimento de la metas que nos propusimos al principio de esta gestión.



Subsidio para el Mejoramiento Integral de Asentamiento Precarios

La Fase I del Préstamo de Vivienda 1379/ OC-ES, se encuentra en sus procesos finales, y el componente de Mejoramiento de Barrios ya se encuentra prácticamente finalizado. Durante esta fase se realizaron 41 proyectos beneficiando a igual número de comunidades en 29 municipios. Con estos proyectos se atendieron a 8,626 familias en 12 departamentos del país. Los fondos asignados a este programa fueron $24, 284,730.33, de los cuales $19, 977,745.92, fueron invertidos en la realización de las obras, y el resto $4, 306,984.41, se invirtieron en la formulación de perfiles y carpetas técnicas, en la supervisión y monitoreo de proyectos y en gastos administrativos propios del programa.

El nuevo concepto de Mejoramiento Integral, ha permitido transformar los barrios y colonias intermedias en un lugar de encuentro y de reunión, donde los vecinos puedan compartir sus vidas diariamente, donde los ciudadanos puedan ejercer el derecho a vivir en barrios y colonias seguras, iluminadas, con áreas verdes y espacios públicos para el deporte y la vida al aire libre.

Se estima beneficiar a aproximadamente 10,000 familias, lo cual estará sujeto a la disponibilidad de fondos. El monto de inversión será de $26,000,000.00 y la fuente de financiamiento Fondos BID, a través de la Fase II del Programa de Vivienda y más de $12,000,000 a través de KFW. Las actividades de Intervención son: el Abastecimiento y/o distribución de agua, Disposición de Excretas, Aguas servidas, Drenaje Pluvial, Infraestructura Vial, Redes de Electricidad y Alumbrado, Obras dentro del Lote de Vivienda, Protección Ambiental, Obras de Mitigación de Riesgos, Habilitación de Espacios Comunales y Equipamiento Social, Legalización de la propiedad, así como Fortalecimiento Comunitario y Municipal.

Programa Casa para Todos

El VMVDU, para este primer año de gobierno ha construido 798 viviendas en 16 municipios del país. El costo de inversión ha sido de $3,546,950.29, siendo las fuente de financiamiento el GOES, BID (Préstamo 1379 OC/ES) y donación de Marruecos

N°	DEPARTAMENTO	MINICIPIO	FUENTE DE FIANANCIAMIENTO	PRECIO DE VIVIENDA	Nº DE VIVIENDAS	MONTO DEL PROYECTO	FECHA DE INICIO	FECHA DE FINALIZACION
1	USULUTAN	PUERTO EL TRIUNFO	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$4,100.30	20	$82,006.00	May-09	Jul-09
2	AHUACHAPAN	APANECA	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$3,751.16	43	$161,299.88	Jul-09	Sep-09
3	AHUACHAPAN	APANECA	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$4,028.07	173	$706,198.11	May-09	Oct-09
4	MORAZAN	GUATAJIAGUA	GOES	$1,953.45	34	$66,417.30	Jul-09	Nov-09
5	MORAZAN	GUATAJIAGUA	GOES	$4,053.50	94	$381,029.00	Ago-09	Nov-09
6	AHUACHAPAN	ATIQUIZAYA	MARRUECOS (Donación)	$5,000.00	44	$220,000.00	Sep-09	Dic-09
7	CUSCATLAN	EL CARMEN	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	30	$150,000.00	Ene-10	Mar-10
8	USULUTAN	EREGUAYQUIN	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	20	$100,000.00	Ene-10	May-10
9	USULUTAN	SAN AGUSTIN	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	40	$200,000.00	Ene-10	Jun-10
10	USULUTAN	NUEVA GRANADA	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	40	$200,000.00	Ene-10	Jun-10
11	SAN VICENTE	SANTA CLARA	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	40	$200,000.00	Ene-10	Jun-10
12	SAN VICENTE	SAN ESTEBAN CATARINA	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	40	$200,000.00	Ene-10	Jun-10
13	USULUTAN	ESTANZUELAS	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	30	$150,000.00	Ene-10	Jun-10
14	AHUACHAPAN	GUAYMANGO	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	30	$150,000.00	Ene-10	Jun-10
15	LA PAZ	PARAISO DE OSORIO	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	30	$150,000.00	Ene-10	Jun-10
16	SONSONATE	CALUCO	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	30	$150,000.00	Ene-10	May-10
17	SONSONATE	SANTO DOMINGO DE GUZMAN	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	30	$150,000.00	Ene-10	Jun-10
18	SONSONATE	CUISNAHUAT	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$5,000.00	30	$150,000.00	Feb-09	Jun-10
19	SAN SALVADOR	MEJICANOS	BID (Prestamo 1379 OC/ES)	$12,500.00	128	$1,600,000.00	Feb-09	en ejecución
		TOTAL			926	$5546,950.29		

De enero hasta mayo de 2010, se ha trabajado en 4 proyectos con un monto de $1,073,642.07 beneficiando a 449 familias. El empleo generando ha sido 226 de mano de obra calificada directa; 134 Mano de obra No calificada Directa y 33 indirectos, en total 393 empleos en lo que va del año en dichos proyectos a nivel nacional.

La inversión en estos 10 proyectos ha sido $ 8,534,468.65; que ha permitido beneficiar a 3,436 Familias de escasos recursos económicos que se encuentran en los municipios de extrema pobreza severa.

El nuevo concepto de Mejoramiento Integral, ha permitido transformar los barrios y colonias en un lugar de encuentro y de reunión, donde los vecinos puedan compartir sus vidas diariamente, donde los ciudadanos puedan ejercer el derecho a vivir en barrios y colonias seguras, iluminadas, con áreas verdes y espacios públicos para el deporte y la vida al aire libre.

Programa Piso Saludable

Dentro de este programa se aglutinan esfuerzos interinstitucionales para proveer de infraestructura y servicios básicos a los grupos poblacionales con mayor vulnerabilidad.

Este programa ha atendido las ne cesidades de grupos vulnerables en las zonas rurales del país y les ha facilitado el acceso a servicios de salud, alimentación, educación, agua , saneamiento, electricidad, entre otros, en los municipios en extrema pobreza (severa y alta) basado en el Mapa de Pobreza.

Proyecto Construcción de Vivienda en Altura

La atención para familias que se encuentran en alto riesgo y actualmente viven en condiciones de hacinamiento, insalubridad y habitan en casas de lamina sin servicios básicos en el Volcán de San Salvador, dotándoles de una solución habitacional integral con servicios básicos, obras de urbanización y áreas recreativas, asciende a $1.7 millones

Componente de Legalización de Tierras

Se titularizaron 10,065 escrituras reflejando el patrimonio de las familias en la propiedad de su vivienda.

Mercado de Lotificaciones

Se reconfiguró y amplió la estrategia de atención al sector de lotificaciones, construyendo y validando una estrategia integral que permitirá la presentación de un Anteproyecto de Ley Especial de Lotificaciones, con la intención de crear una normativa urbanística y generar seguridad jurídica en la comercialización de lotes.

Ciudades integradas

Dentro del nuevo concepto de promover que se aseguren viviendas de mayor superficie, de mejor calidad y emplazadas en lugares menos vulnerables, se da conti-nuidad al sistema de subsidios para familias de bajos ingresos afectados por la tormenta tropical "Stan", por la erupción del volcán Ilamatepec y por el enjambre Sísmico de la Región Occidental, cuyas viviendas fueron destruidas, dañadas severamente, se encuentran zonas de alto riesgo o requieren reducir el riesgo en su comunidad ante amenazas naturales.

Los avances de este programa se traducen en la construcción de 625 familias con nuevas viviendas en las modalidades In Situ y Nuevos Asentamientos (NAOS), siendo una inversión de $2,506,279.56 y generando más de 555 empleos directos e indirectos en cada uno de los municipios donde se ejecutaron los proyectos.

Tormenta Tropical IDA

El año pasado, el fenómeno natural IDA, puso a prueba la fortaleza y la organización del Viceministerio de Vivienda, que demostró que pudo dar respuesta inmediata a las familias afectadas, creando la Gerencia de Reconstrucción y Manejo de Riesgos, quienes inmediatamente realizaron 140 inspecciones en 63 municipios del país que resultaron dañados.

Además, una inversión de $4,019,512 se dió inicio a la construcciónde 673 viviendas temporales en los departamentos de San Salvador, La Libertad, San Vicente, Cuscatlán y La Paz, y se ha iniciado la construcción de 276 viviendas permanentes. Todos estos proyectos han sido sometidos a una evaluación y disponen de la asistencia técnica y fiscalización transparente para asegurar su calidad.

Programa de ordenamiento y desarrollo territorial

En cuanto a planificación del ordenamiento y desarrollo territorial se ha trabajado desde junio del 2009 en conjunto con las municipalidades y las instituciones del gobierno con incidencia en el territorio, en la formulación de los Planes de Ordenamiento y Desarrollo territorial para las Subregiones metropolitana de San Salvador y de San Miguel a un costo de $2,311,948.69 y $1,131,312.47 respectivamente.

De forma paralela a estos esfuerzos de planificación regional, se impulsa un "Programa de Descentralización de Capacidades de Gestión Territorial" orientado a desarrollar capacidades locales para la puesta en marcha de los Planes de Desarrollo Territorial. Este programa tiene cuatro ejes de trabajo: i) validación y apropiación de los planes, ii) formulación de instrumentos legales de aplicación de los planes y iii) fortalecimiento capacidades técnicas del personal de las oficinas técnicas.

Simultáneamente se ha promovido activamente la asociatividad municipal y acompañado la creación de sus oficinas técnicas en la regiones de La Libertad, La Paz y el Trifinio, sumando un total de 43 municipios. Esto, con el objetivo de que haya un control ms minucioso de la planificación y gestión del territorio en cada una de esas regiones.

En el período del 2009-2010 se han atendido un total de 1,667 solicitudes de trámites de factibilidad, permisos de construcción, recepciones de obra y denuncias, rediciendo el tiempo de resolución a un período menor o igual a los 20 días.



Programa de Vivienda

La ejecución acumulada en el período de junio de 2009 a mayo de 2010, del Programa de Vivienda Fase I, es de $16,753.25, aportados de la siguiente manera BID $ 7966.01 y Fondos Goes $8,787.24. En el Programa de Reconstrucción la inversión asciende a $1,646,863.30.

El Programa establece un moderno esquema de co-ejecución junto con el BID que busca fortalecer el papel del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano como entidad rectora de la política de vivienda del país y de aprovechar las capacidades de entidades que ya operan en el sector de la vivienda en El Salvador; como lo son: El Fondo Social para la Vivienda, El Fondo Nacional de Vivienda Popular, el Instituto Libertad y Progreso, el Banco Multisectorial de Inversiones, la Alcaldía Municipal de San Salvador y otras alcaldías municipales que califiquen para participar en las actividades del Programa.

El Objetivo principal es: Apoyar al prestatario en el desarrollo e implantación de un conjunto de instrumentos sostenibles de política habitacional para mejorar la capacidad del sector vivienda para atender la demanda habitacional de los distintos grupos de ingreso de la población urbana con eficiencia y equidad.

Programa Piso Techo

Contiene el sistema de subsidios para mejorar las condiciones habitacionales de la población ubicada en los municipios de pobreza extrema severa y alta mediante el mejoramiento de la materialidad de los pisos y en algunos casos paredes y techos de sus viviendas tendrá una inversión de $5 millones.

En su total, el desembolso realizado por el Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano, en todos sus programas ha sido de $ 6, 663,616.55 millones de dólares; lo que además generó un total de 6,769, empleos entre directos calificados, directos no calificados e indirectos.

A través de estos logros hemos contribuido a cumplir con el desafío de incorporar como eje central de nuestro quehacer el aseguramiento de la calidad en todos nuestros procesos y productos, la participación ciudadana y la articulación con distintos actores del mundo público y privado, en el entendido que si bien como Estado tenemos una responsabilidad superior en el diseño y ejecución de la política pública, la ciudad que aspiramos construir es responsabilidad de todos y cada uno de los salvadoreños.

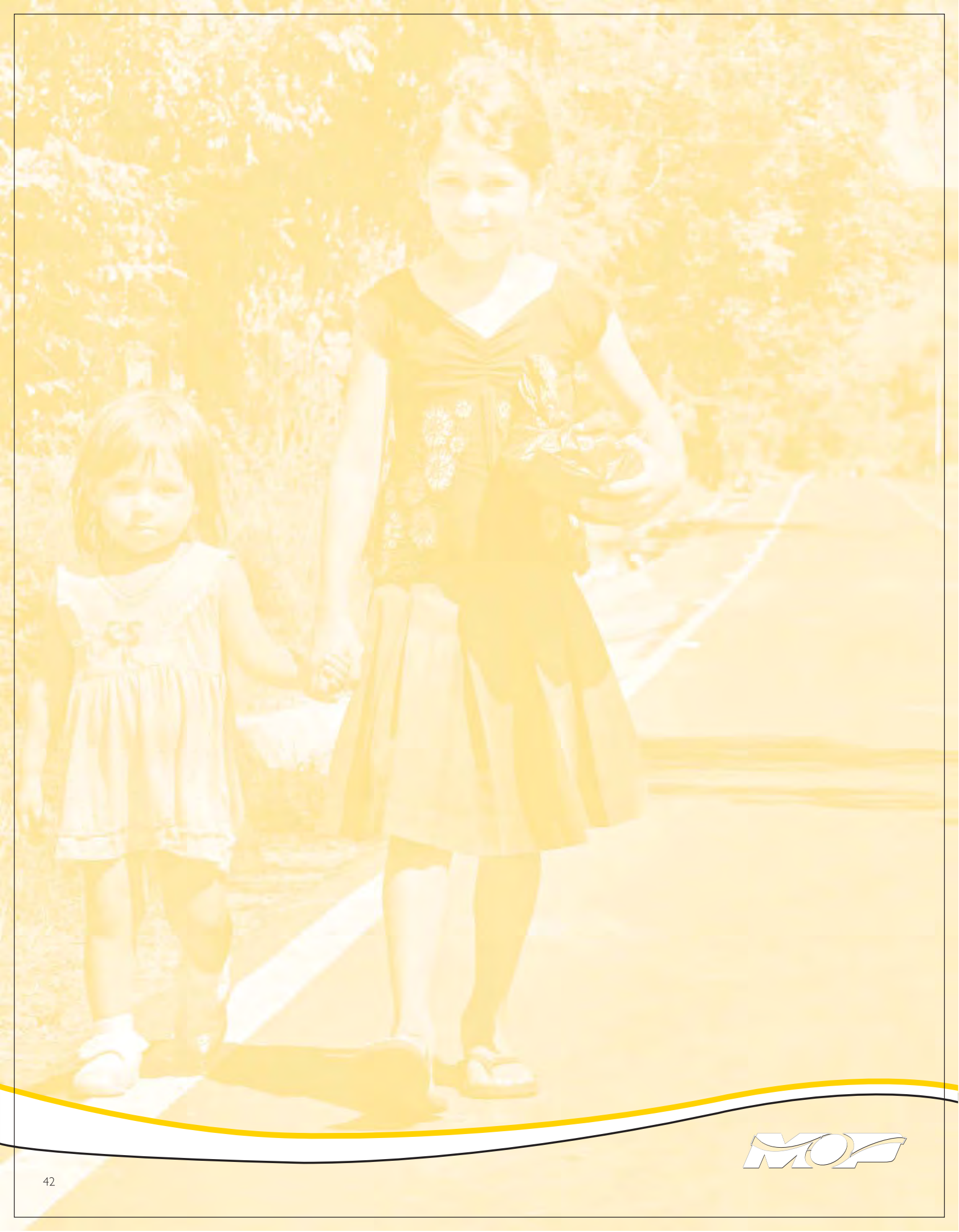


El reto es construir 38 mil viviendas para mejorar la vida de las familias Salvadoreñas.

SUBPROGRAMAS Y COMPONENTES	ASIGNACION VIGENTE DEL CONVENIO (US$)			EJECUCION ACUMULADA DE JUNIO 2009 A MAYO 2010		
	BID	GOES	TOTAL	BID	GOES	TOTAL
01.01.00 Mercado Hipotecario BMI	500.00	64.90	564.90		11.83	11.83
01.02.00 Fortalecimiento del FSV	1,342.54	1,900.00	3,242.54	436.27	347.66	783.92
02.01.00 Mejoramiento de Barrios	14,200.00	10,635.10	24,835.10	2,000.00	6,094.78	8,094.78
02.02.00 Reconstrucción	15,350.35	1,554.06	16,904.41	(30.65)	(45.94)	(76.59)
02.03.00 Legalización ILP	2,600.00	1,400.00	4,000.00		32.40	32.40
02.04.00 Certificación VMVDU	184.14	51.89	236.02			
02.05.00 Modernización del VMVDU	2,829.12	1,267.19	4,096.31	740.54	119.42	859.96
02.06.00 Emergencia	17,740.85	3,886.86	21,627.71	2,110.00	2,177.01	4,287.01
3.00.00 Alcaldía de San Salvador	8,780.00	2,350.00	11,130.00	489.35	33.35	522.70
04.00.00 IMPREVISTOS						
87.00.00 GASTOS FINANCIEROS	5,773.00	945.00	6,718.00	2,220.50	16.73	2,237.23
TOTAL	69,300.00	24,055.00	93,355.00	7,966.01	8,787.24	16,753.25



Viceministerio de Obras Públicas



Atender *la vulnerabilidad* y ejecutar buenas obras

VICEMINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

En este primer año de gestión, el Viceministerio de Obras Públicas concentró sus esfuerzos en la emergencia nacional ocasionada por la Tormenta Tropical Ida, sin descuidar el trabajo estratégico en carreteras, puentes, drenajes y deslizamientos que el país requiere para su desarrollo. Ello implicó la rehabilitación y reconstrucción en las zonas afectadas, que pasó de un enfoque reactivo hacia la prevención, con obras de mitigación. Es decir, iniciar un cambio cultural con un enfoque proactivo de protección y adaptación ante el cambio climático. Asimismo, el VMOP terminó las obras en carreteras que se encontraban en ejecución, inició nuevos proyectos y aseguró la continuidad de los recursos para el boulevard Diego de Holguín, cárcavas y puentes.

El VMOP también realizó 8 obras de mitigación, entre cárcavas y drenajes; veintidos obras que la anterior administración tenía paralizadas y ha invertido $58.7 millones en diferentes proyectos cinco caminos rurales y dos nuevas carreteras entre Chalatenango-Arcatao y Chapeltique - Sesori. Se realizó el mantenimiento rutinario y periódico en más de 600 kms de vías pavimentadas y en 169 kms de caminos no pavimentados. Asimismo, ejecutó 202 Microrealizaciones comunitarias para el mejoramiento de 117 kilómetros, mediante trabajos de pavimentación, bacheo, recarpeteo y otras obras en beneficio del desarrollo local. Todo ello en convenios con los gobiernos locales. Adicionalmente, se han comprado 26 puentes para restablecer la conectividad vial en zonas golpeadas por la tormenta Ida y se abrió el plantel de la zona norte, contribuirá para mejorar 242 kilómetros de calles transversales que comunicarán las comunidades y la carretera Longitudinal del Norte.

El trabajo coordinado entre el MOP y otras instituciones del sector privado generó frutos y a 24 horas de la tragedia ocasionada por la Tormenta Ida el 70% de la red vial se encontraba habilitada. Entre las principales obras afectadas el Desagüe del Lago de Ilopango, que fue inutilizado por toneladas de tierra y piedra que cayeron sobre una de las infraestructuras de geotecnia más importantes a nivel regional. El VMOP de inmediato inició obras de limpieza del canal abierto y cerrado para habilitarlo en el menor tiempo y prevenir desastres aguas abajo.

Así en este primer año, el VMOP concluyó la primera etapa de la rehabilitación del Desagüe del Lago de Ilopango afectado por el asolvamiento provocado por Ida y dio inicio la segunda etapa. Por último, trabajó en el sistema de drenajes en Megatec, La Unión, y, en la actualidad, construye un muro de retención en Quebrada La Lechuza, por zona Casa Presidencial.

El VMOP, como parte de la estrategia, centralizó su trabajo en ejes prioritarios:

- *Obras de Mitigación:* atención a cárcavas, hundimientos, estabilidad de taludes y solución gradual al obsoleto sistema de drenajes, especialmente en San Salvador y su periferia.
- *Planificación e Inversión Vial:* con el nuevo enfoque de humanización de la obra pública, con proyectos viales que realmente se necesiten para el desarrollo del país y no con la lógica pasada de beneficio a particulares.
- *En cumplimiento de la demanda social acumulada:* para el desarrollo local y comunitario, a través de obras solidarias e incluyentes, ejecutadas por la Dirección de Mantenimiento Vial en barrios y colonias, que por años han esperado la respuesta del Estado a sus peticiones.
- *Investigación Vial:* con estudios técnicos especializados para diseñar y verificar calidad de proyectos viales y de mitigación de riesgos con el nuevo enfoque para la construcción de obra pública.

Cárcavas

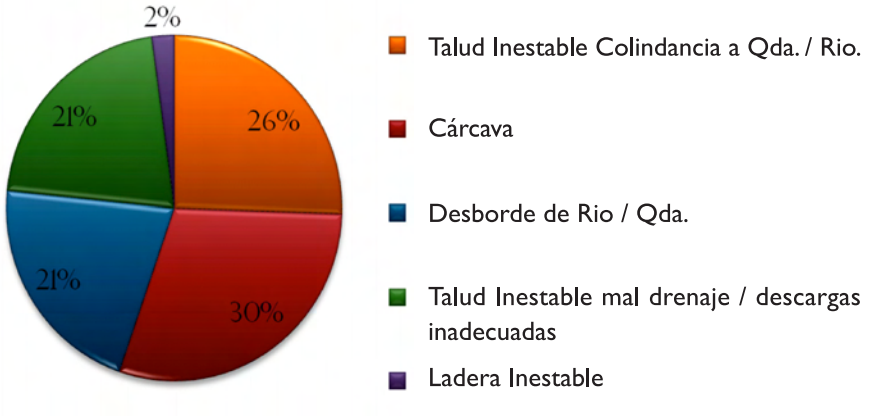
Con una investigación de campo seria y exhaustiva, que tomó en cuenta las inspecciones de campo y la información y demanda acumulada de la población afectada, confirmó la existencia de 132 cárcavas.

La mayoría de estas, de haberse tratado a tiempo, hubiesen requerido una inversión menor, pero la fragilidad del problema se agudizó con la Tormenta Ida incrementado el costo de solución.

Dicha emergencia implicó al VMOP redoblar esfuerzos para la agilización de obras de mitigación en zonas como: Residencial Santa Lucía y en Cima de San Bartolo, donde cárcavas de enormes dimensiones ponían en riesgo a varias familias. En el período analizado hubo

solución al emblemático problema generado por la formación de cinco cárcavas de enormes dimensiones en populosos sectores de la capital como: 5ª Av. Norte, zona aledaña a la Corte de Cuentas; Calle El Tamarindo, Ciudad Delgado; Cima de San Bartolo, Ilopango; Residencial Santa Lucía, Ilopango; Bulevar Tutunichapa, por SERTRACEN, y en Jardines del Cerro, Ciudad Credisa, Ilopango.

Tipo de Problemática



Investigación vial

En la Verificación de la calidad de obra en proyectos de infraestructura se ejecutaron 17 proyectos, se elaboraron 113 informes técnicos elaborados, y 348 ensayos de campo y de laboratorio.
Además, el VMOP inició las siguientes obras de mitigación:

PROYECTO MITIGACIÓN	AVANCE
Mitigación de cárcava en Residencial Santa Lucia, Ilopango	**Finalizado**
Mitigación de cárcava en La Cima de San Bartolo, Ilopango	**Finalizado**
Rehabilitación Canal Desagüe Lago de Ilopango a consecuencia Tormenta Ida, I Etapa	**Finalizado**
Obras de Mitigación cárcava Reparto Las Cañas, Ilopango	**En ejecución**
Rehabilitación canal Desagüe Lago de Ilopango a consecuencia Tormenta Ida, II Etapa	
Sistema de Drenaje Aguas Lluvias y Colector Descarga del Megatec, La Unión	**En ejecución**
Mitigación en zona cárcava Col. Llano Verde, Ilopango	**En ejecución**
Construcción muro retención en Quebrada La Lechuza, zona Casa Presidencial	**En ejecución**

Proyectos de Inversión Vial:

El VMOP, a pesar de la movilización de gran parte de sus recursos a la emergencia provocada por Ida, mantuvo un importante ritmo en los proyectos de inversión lo que le permitió finalizar los siguientes proyectos:

PROYECTOS CONCLUIDOS ACTUAL GESTIÓN	LONGITUD	MONTO $
Pavimentación Camino Rural Santa Ana-San Pablo Tacachico	27.7 Kms.	8.4 millones
Ampliación Intercambiador Autopista Comalapa-Los Planes	1.32 Kms.	3.1 millones
Ampliación Alameda Juan Pablo II, entre 75 Av. Norte y Av. Masferrer (Concluida)	1.64 Kms.	$ 4,6 millones
Construcción Puente de La Amistad del Japón y C.A (Concluido)	----	JPY 648350,000
Mejoramiento Camino Rural San Fernando-Torola-Morazán (concluido)	8.75 Kms.	$ 4.2 millones

Igualmente, el compromiso institucional permitió el inicio de dos obras estratégicas de desarrollo vial:

PROYECTOS INICIADOS ACTUAL GESTIÓN	LONGITUD	MONTO $
Rehabilitación Carretera Tramo Chalatenango-Arcatao	22.76 Km.	7.5 millones
Camino Rural Tramo Chapeltique-Sesori, San Miguel	15.18 Km.	9.3 millones

• Estudios y Evaluaciones Técnicas. Se realizaron 58 proyectos, 62 informes técnicos elaborados y 1,082 ensayos de campo y de laboratorio.

• Verificación de la calidad de la mezcla asfáltica. Total de informes técnicos elaborados 15, total de ensayos de laboratorio ejecutados 390.

• Evaluación de la regularidad superficial, capacidad estructural de pavimentos y retroflectividad de materiales para la señalización horizontal de pavimentos en proyectos de infraestructura vial. Proyectos evaluados 5, Informes realizados 6,ensayos de campo y laboratorio eje-cutados 1,312

• Monitoreo de taludes importantes en zona los chorros y zona curva de La Leona, se realizaron 6 inspecciones técnicas y 4 Informes técnicos.

• Desarrollo de investigaciones aplicadas en el área de infraestructura: 4 Investigaciones aplicadas.

• Participación en la elaboración de los requerimientos técnicos de los documentos contractuales de proyectos de infraestructura: 8 proyectos

• Participación en comisiones para la recepción de obras de proyectos: Comisiones de recepción de obras 5.

• Participación en comisiones de evaluación de ofertas. Se realizaron 9.

• Participación en comités técnicos institucionales e interinstitucionales. Se realizaron 10, tales como los Comités de Emergencia, puentes, normalización de materiales de construcción (CONACYT), Comisiones de: laderas, cárcavas, drenajes, seguridad vial y seguridad e higiene ocupacional.

Obras Viales:

Enel período se realizó el mantenimiento rutinario y periódico en más de 600 kms. de vías PAVIMENTADAS y en 169 kms. de caminos no pavimentados.

Atención a Barrios y Colonias

El trabajo de la nueva Unidad de Barrios y Colonias es en cuanto al mantenimiento de la red vial de barrios y colonias y que es un complemento al trabajo que realiza la Dirección de Mantenimiento Vial, que durante el año en estudio realizó mantenimiento a 766 kilómetros, entre rutinario y periódico, de vías pavimentadas y no pavimentadas. También realizó obras de mitigación, montaje, mantenimiento y reparación de puen-tes, reparación de hundimientos y actividades preventivas, señalización vial y otras actividades en apoyo a otras instituciones, con una inversión de $ 7.6 millones.

Convenios de Cooperación

Los convenios de cooperación permitieron a las Alcaldías compartir costos con el MOP para el mejoramiento de 117 kilómetros, mediante trabajos de pavimentación, bacheo, recarpeteo y otras obras en beneficio del desarrollo local.

CONVENIOS DE COOPERACIÓN	APORTE MOP	APORTE BENEFICIARIOS	TOTAL
EJECUTADOS 14	$ 1,635,554	$ 2,205,897	$ 3,831,451
EN EJECUCIÓN 3	$ 291,477	$ 151,502	$ 442,979
PRÉSTAMO MAQUINARIA 185	$ 5,195,435	$ 384,786	$ 5,580,221

Inauguración de dos planteles con más de 50 maquinarias y equipos

Se inauguraron dos planteles, uno en Miraflores que era una vieja instalación militar, en la carretera antigua a Zacatecoluca y que ya cuenta con 21 maquinas, con el cual se atienden las necesidades de la zona paracentral, particularmente la rehabilitación y reconstrucción de la zona de mayor impacto por la tormenta tropical IDA. Y el segundo plantel en la Zona Norte, ubicado en Nueva Concepción, Chalatenango, el cual consta de oficinas, bodegas, talleres y 30 maquinas recuperadas. Con estos planteles se pretende dar una respuesta inmediata a la demanda ciudadana en la región y contribuir al desarrollo social y económico.



Muchas maquinas pesadas del MOP se encontraban deterioradas en otras instituciones.

En administraciones pasadas, se abandonaron las maquinarias y equipos del VMOP, se distribuyeron a otras instituciones, bajo el esquema de reducir las operaciones del Viceministerio, eliminando funciones y trasladando las operaciones al sector privado. Esto debilitó la institucionalidad, incluso para operar en emergencias. La actual administración recuperó y reparó más de 50 maquinarias.

Dentro de la maquinaria recuperada se encuentra: rodos, camiones de volteo, pipas, motoniveladoras, tractores de banda, cargadores y de otros tipos.

El Ministerio de Obras Públicas en los últimos años ha funcionado con un inventario de 190 máquinas, de las cuales únicamente tiene activas 70, a lo que se le une 15 equipos de apoyo, las restantes 105 se encuentran inhabilitadas regularmente por desperfectos mecánicos, lo que imposibilitaba solventar la obra pública requerida.

PLANTELES CREADOS CON MAQUINARIA RECUPERADA



PLANTEL MIRAFLORES, LA PAZ		
ITEM	CLASE DE EQUIPO	CANT. TOTAL
1	Camión cisterna	2
2	Camión de bolteo de 05 m	5
3	Motoniveladora	3
4	Cargador	4
5	Rodo liso mixto	3
6	Tractor	4
	Total	**21**

Con este esfuerzo se inauguro el Plantel de Miraflores, el cual posee 21 máquinas. Se ubicada a la altura de kilómetro 35, en la carretera antigua a Zacatecoluca. Este plantel realiza esfuerzos para la rehabilitación y reconstrucción en las zonas de los Departamentos de La Paz y San Vicente, golpeadas por la tormenta IDA.

PLANTEL NUEVA CONCEPCION, CHALATENANGO		
ITEM	CLASE DE EQUIPO	CANT. TOTAL
1	Camión de volteo de 05 m	11
2	Camión de volteo de 10 m	2
3	Camión hormigonero	1
4	Cargador	2
5	Cargador mini	2
6	Compactadora neumatica	1
7	Motoniveladora	5
8	Rastra	1
9	Rodo liso mixto	2
10	Tractor	3
	Total	**30**

El segundo plantel se ubica en Nueva Concepción, Chalatenango. El objetivo es contribuir al desarrollo de la región, mediante la atención a la demanda pública de obras viales en áreas de acceso al proyecto Longitudinal del Norte en el Departamento de Chalatenango, posteriormente continuara con Cabañas á en todos los lugares que incluye el trazo.



PLANTELES CON MAQUINARIA PROPIA

PLANTEL LA LECHUZA, SAN SALVADOR		
ITEM	**CLASE DE EQUIPO**	**CANT. TOTAL**
1	Bachadora	1
2	Cabezal	6
3	Camión de baranda	13
4	Camión cisterna	13
5	Camión de volteo de 05 m3	24
6	Camión de volteo de 10 m3	14
7	Camión grua	2
8	Camión hormigonero	1
9	Cargador	4
10	Cargador mini	7
11	Compactadora neumática	3
12	Compresor	2
13	Esparcidora de asfalto	5
14	Excabadora	3
15	Franjeadora	1
16	Grúa	1
17	Montacarga	1
18	Motoniveladora	8
19	Pavimentadora	2
20	Rastra	10
21	Recicladora	1
22	Retroexcavadora	3
23	Rodo liso mixto	8
24	Rodo liso doble	2
25	Rodo liso doble pequeño	13
26	Rodo *pata de cabra*	2
27	Tractor	6
28	Unidad de engrase	4
	total	**160**

PLANTEL SAN MIGUEL		
ITEM	**CLASE DE EQUIPO**	**CANT. TOTAL**
1	Camión de baranda	1
2	Camión cisterna	1
3	Camión de bolteo de 05 m3	7
4	Camión de bolteo de 10 m3	5
5	Motoniveladora	4
6	Pavimentadora	1
7	Cargador	3
8	Cargador mini	1
9	Compactadora neumatica	1
10	Compresor	1
11	Rodo liso mixto	2
12	Rodo liso doble	1
13	Rodo liso doble pequeño	2
	total	**30**



Administración de Convenios de Préstamos

En atención a compromisos adquiridos bajo los Convenios de Préstamos celebrados por el Gobierno de El Salvador y Organismos Financieros Institucionales, se dió cumplimiento durante este período a cláusulas contractuales de los Convenios de Préstamos Vigentes BCIE-1417, BCIE-1556, BID 1314, para lo cual se generó ocho documentos, que permitieron obtener la permisión de los Organismos Finan-cieros y la posibilidad de mantenerlos vigentes. Para el caso para los Convenios BCIE se cuenta con una vigencia hasta diciembre 2011, y en el caso de BID, el convenio se cerró satisfactoriamente, se maximizó los fondos y se cumplió con las metas establecidas.

Por otra parte, se elaboró información relacionada a la Gestión de Fondos, de acuerdo a requerimientos específicos del BCIE, previa aprobación del Organismo Financiero para el Convenio de Préstamo BCIE N° 2031 que concluirá el proyecto: "APERTURA BOULEVARD DIEGO DE HOLGUIN-SANTA TECLA, TRAMO II". Sobre la base de lo anterior, y dada la reciente aprobación por parte de la Asamblea Legislativa para la suscripción del referido Convenio de Préstamo BCIE-2031, se generó la documentación necesaria para cumplimiento de las Condiciones Especiales previas a la formalización del préstamo y la ratificación Legislativa.

Una vez aprobado el préstamo, el VMOP ha gestionado la incorporación de los fonos al presupuesto, mientras concluye detalles finales para la licitación.

Asimismo, se ha efectuado una gestión de financiamiento adicional con el BCIE, correspondiente al "PROGRAMA DE OBRAS DE MITIGACION DE RIESGOS" ya aprobado por la Asamblea Legislativa. Simultáneamente, se está trabajando para finalizar el documento de gestión del BID denominado Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD) para el "PROGRAMA DE CAMINOS RURALES PARA EL DESARROLLO" Con el cual se negociarán los térmimos del préstamo para su aprobación en el Directorio del BID y en la Asamblea Legislativa.

Esta gestión tiene importancia porque nos permite enfocarnos hacia los caminos rurales y terciarios, los cuales posibilitarán a los micro y pequeños productores a sacar sus cosechas a los mercados locales, a que los pobladores de la zona puedan acceder a los servicios básicos de salud y educación, así como, a reducir el tiempo de traslado hacia sus lugares de trabajo.

Control y seguimiento de estudios de impacto ambiental

En el período se realizó la supervisión técnica de la elaboración de 5 estudios de Impacto Ambiental de los cuales 3 están en proceso de revisión y aprobación por el MARN y dos se encuentran en proceso de elaboración por empresas consultoras.

Control y seguimiento de estudios de impacto social y programas de gestión social

Se llevaron 4 estudios de impacto social y 1 de programa de gestión social, los que se realizan con el objetivo de garantizar la mitigación de los impactos sociales adversos que podrían generarse durante la ejecución de los proyectos.



Elaboración de perfiles.

En cumplimiento a requerimiento del Ministerio de Hacienda para gestión de Opiniones Técnicas para Diseño y/o Ejecución, se elaboraron 34 perfiles.

Acercamiento Interinstitucional y con la ciudadanía

Este año el VMOP promovió una política de puertas abiertas con las 262 Alcaldías Municipales del país, sin importar el partido político que las gobierne.

Diecisiete convenios de cooperación se suscribieron en éste marco, con igual número de alcaldías, de los cuales 14 fueron concluidos y el resto se encuentra en ejecución. Adicional a ello hubo acuerdos firmados para 185 préstamos de maquinaria con municipalidades. La inversión total en estas actividades es de 9.5 millones de dólares, de los cuales el MOP aporto 7.7 millones.

El establecimiento de nuevas formas de relacionarse entre gobierno, municipalidades, organizaciones sociales y comunidades para humanizar la obra pública, llevó a la creación de la Dirección de Participación Ciudadana y de Gestión Social, que ha permitido que esta Secretaria cuente hoy con un mapa de necesidades y demandas de la población, insumo principal para el establecimiento de estrategias coordinadas que permitan llevar obras para el desarrollo local.

Limitantes.

La principal limitante del período radica en la necesidad de incrementar personal que brinde apoyo teecnico de calidad ante las grandes necesidades del ente y aumentar los presupuestos destinados a la Dirección para así poder, simultáneamente, aumentar la cobertura de las actividades realizadas y aumentando el impacto alcanzado.

Nuevo Enfoque

La estrategia del VMOP estuvo orientada a un trabajo con un nuevo enfoque, para dotar al país de obras de infraestructura vial y de mitigación de riesgos, que además de incrementar la conectividad y reducir la inseguridad de la población en algunos sectores del país, facilite el desarrollo económico y social de los salvadoreños.

Con la transición de gobierno hubo un trabajo incansable sin que la obra pública en ejecución se detuviera, pero incorporando nuevos ingredientes al trabajo como es la humanización de la obra pública.

Los proyectos viales diseñados y ejecutados en este periodo cuentan con componentes como la seguridad vial, especialmente para aquellos que habitan el área rural y recorren las carreteras a pie.

Hoy se toman en cuenta la construcción de hombros para que los peatones no corran ningún riesgo.

Humanizar los proyectos ha significado para el Viceministerio de Obras Públicas modificar diseños ya establecidos, que habían dejado fuera importante elementos para mejorar la calidad de vida de la población, brindarles oportunidades de progreso y orientar al país en la ruta del desarrollo.

Además, se priorizó facilitar la movilización de personas que presentan alguna discapacidad, con la construcción de ciudades accesible a personas con discapacidad. Así se enfrenta las barreras arquitectónicas y de pensa-miento que obstaculizan la solidaridad.

Hoy se toman en cuenta la construcción de hombros para que los peatones no corran riesgo.

Como un punto primordial, se implementó un nuevo enfoque de prevención de riesgos que reduce o elimina la vulnerabilidad, con proyectos viales modernos, con diseños óptimos.

Seguimiento de la Inversión Pública

Como un respaldo al correcto uso de la inversión pública el VMOP creó el Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP) para dar seguimiento a la elaboración mensual financiero y físico del Programa Anual de Inversión Pública.

Asimismo, creó la respectiva Etapa de Ejecución para cada proyecto por iniciar, incluido en el referido Programa, la elaboración del Programa de Inversión Pública Institucional de Mediano Plazo (PRIPME) 2009-2014, considerando la priorización de proyectos en base a Indicadores previamente establecidos y la reprogramación del Presupuesto Extraordinario de Inversión Social (PEIS).

A través de estos logros hemos contribuido a formar una mejor Institución que busca brindar en forma coordinada la asistencia técnica y el apoyo a las municipalidades y la ciudadanía, para que en conjunto con éstas, se lleven a cabo las obras públicas necesarias, que permita un desarrollo económico y social del país, acorde con las políticas generales del Gobierno y del Ministerio, velando por el cumplimiento de las competencias del Ramo de Obras Públicas, por la Transparencia Institucional en toda gestión, verificando el uso eficiente de los fondos provenientes tanto de Organismos Internacionales como de fondos GOES para la ejecución de proyectos viales a través del Observatorio Ciudadano de la Obra Pública en la Gestión Gubernamental del país, pero sobre todo promover una nueva imagen de la transformación Institucional hacia un Ministerio más incluyente, superando las expectativas en este quinquenio y que reflejará el compromiso adquirido con el población salvadoreña para mejorar sus condiciones de vida.





Fovial



meta de progreso y bienestar para los ciudadanos



El Fondo de Conservación Vial, FOVIAL, tiene a su cargo el mantenimiento de la red vial nacional que le ha sido asignada por ley, expresada en ámbitos fundamentales: el mantenimiento periódico, el mantenimiento rutinario, los puentes y obras de paso y la señalización y la seguridad vial y los caminos rurales de El Salvador. Sin embargo, también inició una nueva etapa en la reformulación de los sistemas de mantenimiento vial, no solo como parte de su misión de mejora, sino también como un desafío impostergable, que busca solventar con inclusión, eficiencia y competencia las necesidades de nuestros usuarios.

Esta institución está convencida de que el desarrollo tiene por meta lograr el progreso y el bienestar de las personas que trabajan, disfrutan y prosperan gracias al mantenimiento de las vías que están a su cargo. En esas sendas, se encuentran los esfuerzos y aspiraciones para realizar esperanzas.

Por eso, la institución se preocupa por cumplir de la mejor manera sus cuatro programas fundamentales. En el ámbito del Mantenimiento Rutinario, se brindó mantenimiento con 72 contrataciones: 31 por microempresas y con 41 pequeñas, medianas y grandes empresas. Todas contratadas para cubrir el mantenimiento de vías pavimentadas, no pavimentadas y mantenimiento del derecho de vía en rutas pavimentadas.

Uno de los mayores aportes de FOVIAL, durante el presente período, fue el programa referido al Mantenimiento Periódico, pues permitió la comunicación fundamentalmente con los lugares más distantes o de difícil acceso. Como parte de este programa, se están diseñando los proyectos del tramo comprendido entre el desvío de Amayo - Chalatenango, departamento de Chalatenango, así como del tramo comprendido entre el desvío de Amayo - Nueva Concepción, en el mismo departamento.

Como proyectos de ejecución, iniciados en el 2009 y finalizados en 2010, están las ejecuciones del mantenimiento periódico de la ruta a Jayaque y de la ruta Chapeltique-Ciudad Barrios.

En relación al programa de Puentes y Obras de Paso, actualmente se efectúa la reparación y supervisión de la obra de paso ubicada en Est. 4+520 del tramo de Zacatecoluca a San Vicente, departamento de La Paz; la ejecución de obras de protección en Bóveda 49 av. Sur en la Colonia Luz, San Salvador, incluidas sus respectivas supervisiones.

Además, FOVIAL realizó inversiones adicionales al mantenimiento, como la referida al diseño, reparación y supervisión de la bóveda del boulevard Tutunichapa, en San Salvador.

Así concluyó 2009 al terminar con éxito un esfuerzo emprendido a la mayor velocidad, para solventar un problema de respetables dimensiones.

Los eventos meteorológicos son siempre una amenaza en nuestro país y su eventualidad requiere de FOVIAL una acción rápida y efectiva que pone a prueba su nivel de respuesta, cuando las consecuencias afectan gravemente a los salvadoreños. A raíz de los daños materiales y humanos causados por la tormenta Ida, FOVIAL implementó el Programa de reparación de daños ocasionados por dicho fenómeno natural. Este comprende proyectos de diseño de reparación:

a) *Los puentes sobre el río Jiboa en las carreteras del Litoral y en la Antigua a Zacatecoluca, además del puente sobre el río Acahuapa en San Vicente; así como el puente Chilama en La Libertad.*

b) *Las cárcavas en la ruta a Santa Cruz Analquito, Paraíso de Osorio, Cuscatlán; la cárcava en la ruta a Tenancingo, Cuscatlán; así como de las cárcavas en la ruta a San Miguel Tepezontes y San Emigdio, en el departamento de Cuscatlán y la cárcava en la Autopista al Aeropuerto.*

c) *Las obras de paso en la Ruta Agua Caliente, Soyapango, el puente frente al Zoológico Nacional; así como la obra de paso en la ruta San Pedro Nonualco a Santa María Ostuma, La Paz.*

Dentro del mismo programa, y como proyectos en ejecución, se encuentran la construcción de obras de mitigación en daños causados por la tormenta Ida en vías pavimentadas de los departamentos de La Paz, San Vicente y Usulután, La Libertad, San Salvador, Cuscatlán y Cabañas. Además de la construcción de obras de mitigación en daños causados por Tormenta Ida en vías pavimentadas y no pavimentadas de los departamentos de La Libertad, San Salvador, Cuscatlán y Cabañas.

Con el propósito de acercar las oportunidades en el campo, en el programa de Caminos Rurales, FOVIAL amplió la carretera al Puerto de La Libertad (CAO4S), entre el Km 12.66 (Las Piletas) y el Km 22.36 (Salida Sur de Zaragoza).

También mejoró los caminos rurales del tramo Nueva Esparta-Polorós; Nuevo Cuscatlán-Huizúcar, Huizúcar y Lomas de Candelaria-Planes de Renderos, así como el camino de Garita Palmera, el tramo Ilobasco-Presa Cinco de Noviembre, el camino entre tierra Prometida y Tapalhuaca; Ilopango (cantón el Guaje) y San Marcos; el tramo entre la Carretera Panamericana (CA01W)-Santiago de la Frontera-San Antonio Pajonal; el tramo entre Bolívar y San José La Fuente y entre el cantón La Canoa-Corral de Mulas.

El ser gestores eficientes y eficaces del mantenimiento vial es una responsabilidad que hoy adquiere para FOVIAL nuevas dimensiones. Por ello, la institución dio inicio a una nueva etapa en la reformulación de los sistemas de mantenimiento vial, como parte de su misión de mejora y cambio en la conservación de la Red Vial Prioritaria Mantenible, que es posible evidenciar en algunos temas principales.

La garantía de conducir **al bienestar**

1. Transparencia

FOVIAL contrata los servicios de empresas constructoras y supervisoras. Por tanto, tiene en los procesos de licitación una herramienta fundamental de transparencia al promover la mayor participación del sector privado en el Gobierno y al cumplir con los requisitos establecidos en la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública (LACAP), y su respectivo reglamento.

La implementación en el proceso es simple: previo a la invitación para participar en los procesos de licitación, FOVIAL abre espacios de discusión con los sectores interesados (empresas y gremiales que les representan), con el objeto de aclarar, proponer y/o ajustar las reglas de competencia diseñadas para cada proceso.

A tal efecto, se realizan reuniones durante la etapa de elaboración de las Bases de Licitación y antes de dar inicio al proceso de Co-calificación de empresas.

FOVIAL mantiene disponible en su sitio Web la información de las bases de licitación de los procesos que están por iniciarse. Así, los participantes pueden conocer los alcances de los servicios requeridos, antes de tomar la decisión de participar en dichos procesos. Esta web sirve también para que la población sea testigo de este proceso, en el preciso momento que se celebra pues las ofertas de los interesados son aperturadas públicamente.

Es importante mencionar, que la adjudicación de los servicios requeridos por FOVIAL, son el producto de una evaluación colegiada que realiza su Consejo Directivo, tomando como base las recomendaciones respectivas de las Comisiones de Evaluación de acuerdo a lo establecido por la ley.

2. Competencia

La apertura de los procesos de competencia a una mayor cantidad de empresas calificadas fue uno de los mayores desafíos presentados al FOVIAL, en la nueva etapa de trabajo iniciada en junio de 2009, en toda la obra pública. Así, hubo apertura a nuevas empresas que participaron en igualdad de condiciones, bajo proyectos de conservación vial. FOVIAL logró un incremento en 2010 de un 110% al obtener además una variación de 59 empresas en 2009, a 124 en 2010.

Cuadro1.
Calificación de Empresas 2010

AÑO	2009	2010
Empresas interesadas en Calificarse	63	138
Empresas Calificadas	59	124

Fuente: Unidad de Adquisiciones y Contrataciones FOVIAL, 2009-2010

Contar con más empresas calificadas generó más competencia en las licitaciones de los proyectos, con lo que se obtuvo dos resultados fundamentales: ofertas con costos más competitivos y contrataciones a mayor cantidad de empresas.

Con el primer logro FOVIAL obtuvo ahorros respecto a lo presupuestado y con el segundo logro hubo un incrementó en un 90% de las empresas contratadas, respecto del año 2009 (ver Cuadro 2: Cuadro comparativo de empresas contratadas en los años 2009 y 2010). También se generó más competencia al licitar mayor cantidad de proyectos.

De tal forma que en el período se incrementó un 81% la cantidad de proyectos licitados, llegando a un total de 107 contratos.

Cuadro2.
Cuadro comparativo de empresas contratadas en los años 2009 y 2010

AÑO	2009	2010
Empresas Contratadas	39	74

Fuente: Unidad de Adquisiciones y Contrataciones FOVIAL, 2009-2010

Además FOVIAL generó 31 contratos nuevos de mantenimiento de derecho de vía, actividades que antes realizaban las mismas empresas encargadas de los contratos principales.

En este tipo de proyectos se contrató nuevas microempresas de conservación vial (ver Cuadro 3).

El resultado de esta nueva visión de competencia se evidencia en que, dentro de la Política de Inversión 2010 (107 contratos), se han contratado 48 proyectos más con respecto a la Política de Inversión 2009 (59 contratos).

Lo que representa un incremento del 81% en cantidad de proyectos a la fecha.

Para el año 2010, y dentro de la Política de Inversión del mismo, está programado realizar 34 contratos nuevos, con la proyección de un total de 143 contratos en el 2010, lo que representa un incremento 142% con respecto al año 2009.

3. Empleo

En el período de junio 2009 a mayo 2010 FOVIAL generó mensualmente un aproximado de 6,600 empleos directos y 39,600 empleos indirectos, haciendo un total de 46,200 empleos mensuales con un total de 554,440 empleos-mes en todo el período analizado. Vale mencionar que buena parte del empleo generado se debe a los proyectos del programa de Caminos Rurales, desarrollado con un préstamo del BCIE.

Con los 31 nuevos proyectos de mantenimiento del derecho de vía, se fomentó la generación del empleo local, para que los beneficios de FOVIAL lleguen a la mayor parte del territorio nacional.

Cuadro 3.
Número de contratos realizados (jun09-may10)

PROGRAMA	Nº de Proyectos				Monto Contratado
	Diseño	Contratista	Supervisión	Total	
Mantenimineto Rutinario		72	16	88	$ 29,578,908.18
Mantenimiento Periódico	2			2	$ 322,310.64
Puentes y Obras de Paso		2	2	4	$ 1,716,101.47
Inversiones Adicionales al Mantenimiento	1	1	1	3	$ 280,284.99
Programa de Reparación de Daños Ocacionados por Tormenta Ida	10	3	2	15	$ 3,590,995.16
Total	**13**	**78**	**21**	**112**	**$ 35,488,600.44**

Fuente: Gerencia de Planificación, FOVIAL, 2009-2010

En el presente año se concluyo una consultoría sobre la sostenibilidad financiera del FOVIAL, de la cual se han obtenido algunos indicadores relevantes, como el hecho de que actualmente los ingresos de la institución se destinan principalmente a la construcción de infraestructura vial, pasando de un 92.93% en el 2008 al 116.2% en el 2009. El 2009 también registró un aumento en la eficiencia en la producción de infraestructura por cada dólar de ingreso recibido que superó el referido indicador del 100%.

Ello evidencia que FOVIAL resolvió problemas de ejercicios anteriores (ver Cuadro 5: Ejecución de inversión de junio 2009 a mayor 2010).

4. Eficiencia

En el período de análisis FOVIAL invirtió en conservación vial un total de 72.3 millones de dólares, repartidos en todos los tipos de proyectos ejecutados.

La eficiencia de esta institución FOVIAL fue puesta a prueba durante la emergencia provocada por el Huracán IDA; pero fue evidenciada con el trabajo sin descanso que realizó, hasta lograr la conectividad de la red vial dañada en la zona de desastre.

En este mismo contexto, y gracias a la transferencia de 13.59 millones que MOP hizo a FOVIAL se atenderán los daños ocasionados por la tormenta IDA. Cabe mencionar que a la fecha ya hay licitadas 15 contrataciones de obras de mitigación, supervisión y diseños de reparación de puentes, (ver Cuadro 4).

Cuadro 4.
Atención de Emergencias en Tormenta Ida

Durante el período de la emergencia, se trabajó con las empresas contratistas y supervisoras las 24 horas en la zona afectada, con el fin de mantener la conectividad de la red vial en todo momento. En esta jornada ininterrumpida:

- Se desalojó aproximadamente 76,000 mts. cúbicos tierra y rocas de los derrumbes
- Se nombró una delegación de personal de campo y administrativo en las zonas de influencia de la tormenta
- Se delegó a un representante en el comité de emergencias del MOP
- Se habilitó carreteras a través de rellenos temporales de cárcavas
- Se ejecutó bacheo superficial y profundo de las vías afectadas
- Se implementó la conformación y balastado parcial de superficie de rodamiento de caminos no pavimentados
- Se colaboró con MOP en el montaje de los puentes provisionales de Acahuapa, en San Vicente, Chilama y San Antonio en el Puerto de La Libertad
- Se mantuvo monitoreo constante de la red FOVIAL

Fuente: Gerencia Técnica, FOVIAL, 2009-2010

Cuadro 5.
Ejecución de inversión de junio 2009 a mayo 2010

PROGRAMA	TOTAL
Mantenimiento Rutinario	$ 23,408,478.63
Mantenimiento Periódico	$ 5,146,678.06
Puentes y Obras de Paso	$ 705,896.30
Inversiones Adicionales al Mantenimiento	$ 268,143.27
Caminos Rurales	$ 42,735,442.49
Total	$ 72,264,638.75

Nota: Para los proyectos de Caminos Rurales, el total lo comprende Fondos del Préstamo BCIE-1886 y Fondos FOVIAL (en concepto de pago de IVA).

Fuente: Unidad de Planificación, FOVIAL, 2009-2010

Un hallazgo importante es el aumento de la eficiencia operativa en 2009, con respecto a 2008, lo que significa que se hizo menores gastos operativos por cada dólar recibido de ingreso.

Otro aspecto que destaca es la importancia de la rentabilidad de las inversiones financieras, las cuales disminuyeron en 2009 a causa de la caída de las rentabilidades en el mercado, una política de inversiones más conservadora y la utilización de más recursos para construir infraestructura.

5. Calidad

En el mes de enero del presente año FOVIAL llevó a cabo la Auditoría de renovación del primer ciclo de certificación, bajo la normativa de referencia ISO 9001:2008. Con ella se obtuvo la Re-certificación para un período de 3 años. Esta certificación del sistema de calidad es una muestra del buen nivel alcanzado, en torno a un tema que ha procurado mantenerse presente en la institución.
Dentro de los principales comentarios de la Auditoría están los siguientes:

- El sistema de Gestión de FOVIAL se encuentra adaptado dentro de todos los niveles de la organización.
- Los procesos son revisados y actualizados.
- FOVIAL, ha presentado una notable mejora en el nivel de control y presentación de información sobre los análisis de datos del sistema y las decisiones tomadas al respecto.
- El sistema de Gestión esta adecuadamente implantado en búsqueda de su mejora continua.

6. Evaluación del desempeño

FOVIAL efectuó una consultoría con el objetivo de evaluar parte de los estados de la situación financiera y de rendimiento económico a diciembre 2008 y 2009.

El estudio parte del análisis de los indicadores de desempeño diseñados para la naturaleza propia del FOVIAL (ver Cuadro 6).

Se espera que los resultados permitan dibujar el panorama futuro, a fin de mejorar las funciones institucionales y ampliar un servicio que todos los salvadoreños se merecen.



Cuadro 6.
Indicadores del desempeño del FOVIAL (2008-2009)

INDICADORES		2008	2009
RENDIMIENTO SOBRE LOS INGRESOS	= INVERSION EN INFRAESTRUCTURA VIAL / INGRESOS TOTALES	92.97%	116.2%
CARGA OPERATIVA	= GASTOS OPREATIVOS / INGRESOS TOTALES	4.48%	3.6%
LIQUIDEZ	= ACTIVOS CIRCULANTES / PASIVOS CIRCULANTES	115.7%	50.24%
APALANCAMIENTO DE GESTION	= DESEMBOLSOS DE DEUDA / EGRESOS TOTALES	10.86%	35.08%
SERVICIO DE LA DEUDA	= GASTOS FINANCIEROS + AMORTIZACIONES / INGRESOS DE GESTION	0.35%	1.92%
RENTABILIDAD DE LAS INVERSIONES FINANCIERAS	= INTERESES DEVENGADOS / INGRESOS DE GESTION	1.49%	0.45%

Fuente: Consultoría de Evaluación de la sostenibilidad financiera. FOVIAL, 2009-2010



Vice Ministerio de Transporte



El transporte

en ruta hacia la moderización

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

El Viceministerio de transporte ha experimentado importantes transformaciones que están cambiando la vida de los usuarios y usuarias. El primer esfuerzo fue la reducción del subsidio a los transportistas, sin incrementar el precio al pasaje. Ello generó un ahorro de $34 millones para el Estado. Asimismo, se instaló una mesa de transporte público - privados para la implementación del nuevo sistema de transporte, se desarrolló la caja única entre los empresarios del transporte público, se generó un proceso para que los transportistas logren renovar sus unidades, iniciamos medidas de seguridad vial a nivel nacional, entre otros.

La visión estratégica del Gobierno del cambio para el transporte está reunida en la política de transporte, la cual está cimentada en un amplio proceso de consulta, diálogo y entendimiento con los operadores, usuarios e instituciones relacionadas con el tema de transporte.

El Viceministerio de Transporte ha experimentado importantes transformaciones que están cambiando la vida de los usuarios y usuarias.

El primer logro fue la reducción del subsidio a los transportistas, sin incrementar el precio al pasaje. Ello generó un ahorro de $34 millones para el Estado. Asimismo, se instaló una Mesa de Transporte Público - Privado para la implementación del nuevo sistema de transporte, se desarrolló la Caja Unica entre los empresarios del transporte público, se generó un proceso para que los transportista puedan renovar sus unidades, se iniciaron medidas de seguridad vial a nivel nacional, entre otros. Se experimentó la reducción de un 8 % de fallecidos por accidentes de Tránsito, en comparación con el período anterior, la imposición de más esquelas, disminución de la conducción por ingesta de alcohol como causa de accidentes viales son algunas de las transformaciones que se han llevado a cabo.

Se han reducido los tiempos de respuesta en trámites que antes se resolvían en más de 20 días, hoy se entregan en 1 ó 2 días u 8 horas y algunos en el momento. Además se ha mejorado la infraestructura institucional para brindar mejores condiciones y buen trato al usuario, también se ha capacitado al personal de la unidad de atención al usuario con el fin de mejorar la amabilidad, la cortesía y la eficiencia en el servicio.

La Dirección General de Transporte Terrestre, dentro de sus atribuciones de proponer las políticas sobre Transporte Terrestre, a fin de lograr un servicio eficiente para el beneficio de la población, ha desarrollado las siguientes actividades:

1. Plan Seguridad y Control a las Unidades de Transporte de Carga.

- ***Se realizó el Plan Seguridad y Control a las Unidades de Transporte de Carga***, que consiste en: Verificar el peso y dimensiones en las unidades de carga, de mayo a octubre.
- ***Verificar el cumplimiento*** de la normativa legal en materia de carga.
- ***Este plan se realizó formando equipos multidisciplinarios*** con la Unidad Médica Antidoping, Cuerpo de Bomberos, Policía Nacional Civil, Regionales del Viceministerio de Transporte de Occidente y Oriente, obteniendo los siguientes resultados: el 24% de las unidades que circulan con sobrecarga son de nacionalidad salvadoreña, el resto son extranjeros.
- ***Se han controlado 37,200 unidades de carga*** dando resultado de 515 vehículos infractores con 288 faltas leves, 161 faltas graves y 66 faltas muy graves.
- ***Se constató que las unidades que transportan*** materiales peligrosos se encuentran en las condiciones mínimas para realizar este tipo de traslado y que cuentan con el permiso extendido por el VMT.

2.Plan Control y Seguridad Zafra 2009-2010.

- ***Antes de iniciar zafra se celebraron reuniones de coordinación*** con la Asociación Azucarera (ingenios) y Productores de Caña para realizar consensos sobre la resolución que regiría la zafra 2009-2010
- ***A partir del mes de noviembre se implementó el Plan Control y Seguridad Zafra 2009-2010***, con el cual se instalaron 25 nuevas señales sobre la ruta cañera, se realizó la revisión de las unidades que transportan caña, se verificó la documentación de tránsito de los conductores, se realizaron charlas a 1,200 motoristas que transportan caña.
- ***Se instalaron 60 controles*** de forma mensual habiendo controlado 5,200 vehículos de carga.
- ***El 95% de los vehículos circulan con sobrepeso*** cumpliendo la altura permitida en un 70%.

Por primera vez

• ***Se instalaron controles nocturnos de forma sorpresiva***, lo cual fue un éxito logrado en un 100%.
• ***Se mantuvieron reuniones a los largo de la zafra***, realizando coordinaciones de cambios de rutas para el período de la semana mayor lo que fue aceptable en coordinación con Fovial. Asimismo, por los estragos de la Tormenta IDA, se tuvo que rehabilitar rutas nuevas, lo cual se hizo en coordinación multidisciplinaria entre Fovial, VMT y Asociación azucarera.
• ***Se redujeron*** los accidentes de tránsito.

Cuadro comparativo ZAFRA 2008-2009/2009-2010

ACTIVIDADES	2008-2009	2009-2010
Brigadas de limpieza.	Se habilitó la limpieza en la ruta cañera.	Formulación de estrategia para limpieza de las vías especialmente las de turismo.
Controles vehiculares.	Se realizaron 220 controles.	Se realizaron 360 controles. Incrementándose a horas nocturnas de forma sorpresiva, se instalaron controles en las cercanías de los ingenios y cerca de los cañaverales.
Supervisión del trabajo.	No se realizó supervisión.	Se realizó supervisión dos veces por semana.
Vehículos controlados	3,200	5,200
Seguridad de la ruta cañera	No hay datos	Se revisó la señalización existente, las señales dañadas fueron repuestas y se instalaron nuevas señales en puntos estratégicos.
Revisiones de unidades y de la documentación de tránsito.	Se revisó la documentación de tránsito vigente de los medios de transporte y de los conductores dentro de los ingenios en coordinación con la Subdirección de Tránsito de la Policía Nacional Civil, y se supervisó la revisión mecánica y eléctrica de las 1,500 unidades que participaron en la zafra.	Se realizaron las pruebas de emisión de gases en los ingenios y carreteras.
Charlas preventivas a conductores.	Se brindaron 1,500 charlas a conductores y ayudantes.	Se brindan charlas a los conductores contratados. Las charlas serán enfocadas a la concientización de la seguridad vial.

Las actividades que hace un año estaban en su fase de planificación ya han sido implementadas.

Cuadro Comparativo PLAN CHEQUEO

ACTIVIDADES	2008-2009	2009-2010
Controles vehiculares.	220 controles.	440 controles
Vehículos controlados	25,000	37,200



3. Ley de Transporte de Carga

Se presentó por parte de una gremial de carga un proyecto de ley para el transporte de carga, la cual fue revisada por el Señor Viceministro y el Director de Transporte logrando su consenso.

4. Acuerdos

Se ha formado la mesa de trabajo con las gremiales del transporte de carga y Viceministerio de Transporte, para trabajar en los siguientes puntos:

- Ordenamiento y regulación de carga y descarga de mercaderías.
- Procedimiento de pesaje y ubicación de las básculas fijas y móviles.
- Elaboración de Políticas para el transporte de carga
- Cumplimiento de los requisitos por parte de los usuarios de transporte de carga.
- De acuerdo a los tratados internacionales se homologaron los permisos para transportar materiales peligrosos

5. Autorizaciones

- ***Emisión de Permisos*** por peso y dimensiones mayor a los permitidos: Se han emitido 328 permisos, las cuales ya han sido respondidas a los usuarios, existiendo hasta hoy un trámite pendiente por falta de cumplimiento de requisitos.
- Trámites Pendientes en la emisión de permisos para transportar materiales peligrosos: 2,311 permisos extendidos
- Constancias de capacidad: Se emitieron 22 constancias
- Modificaciones Físicas.
  1,168 cargas de datos de modificaciones físicas
  1,168 pesajes de trámites en las diferentes básculas
- Cambios de Capacidad
  9,958 cargas de datos de capacidad
  9,958 pesajes de trámites en las diferentes básculas
- Denegatorias 1,303 por falta de requisitos.
- Alimentación de base de datos del Registro de Personas 5,070 registros entre los cuales se encuentran nuevos y modificaciones a los existentes.

6. Otros

- Se rediseñaron los nuevos formatos incluyendo los nuevos requisitos exigidos por la ley para los trámites de Transporte de Carga.
- Se propuso la habilitación y puesta en funcionamiento de la Estación de Carga del Playón, se elaboraron las bases y se encuentran en revisión.
- Se cuenta con las bases de datos de estadísticas de los controles de carga que se realizan en los diferentes puntos estratégicos de la red vial.
- Se realizó Plan Control de Carga en Aduanas en el cual participaron La Dirección General de Aduanas, PNC Div. Finanzas, Ministerio de Agricultura, Subdirección de Tránsito dando como resultado lo siguiente:

Vehículos Controlados	Vehículos con sobrepeso	Esquelas impuestas	Esquelas no impuestas	Ingresos percibidos	Ingresos dejados de percibir
865	547	335	530	$19,140.88	$30,284.2

UNIDAD TÉCNICA DE TRANSPORTE ha elaborado 1,915 informes técnicos.

UNIDAD JURÍDICA DE TRANSPORTE, emitió 3,476 resoluciones en respuesta a las diferentes solicitudes dirigidas a esta Dirección y que son ingresadas en la Unidad de Atención al Usuario del Viceministerio de Transporte.

UNIDAD DE CONVENIOS DE TRANSPORTE, se tiene una revisión del aspecto legal del proceso de Suscripción de Convenios para la Concesión del Servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros, por lo que se ha suspendido desde junio 2009, por lo que se han realizado las siguientes actividades:

1. Solicitudes recibidas para firma	28
2. Solicitudes de Modificaciones	21
3. Modificaciones notificadas	22
4. Convenios Notificados	66
5. Cartas Compromisos recibidas	21
6. Entrega de requisitos y asesorías	150
7. Fianzas recibidas	25
8. Consultas atendidas	2,200

UNIDAD DE ANÁLISIS Y AUTORIZACIONES DE COMPENSACIÓN PARA EL TRANSPORTE, Se han entregado en este período $47, 000,650.00.

UNIDAD DE CAJA ÚNICA, Creada en cumplimiento del Decreto Legislativo 92, por medio de la cual se han realizado 1,307 certificaciones a rutas que trabajan bajo el sistema de Caja Única, incorporando 10,558 placas para que se beneficien de la Compensación al Transporte Colectivo. Con cuatro meses de creada, esta unidad ha atendido 60 audiencias, realizado 25 inspecciones y 25 procedimientos administrativos.

DIRECCION GENERAL DE TRÁNSITO

La Dirección General de Tránsito ha tenido como propósito desde el inicio de este período gubernamental el contribuir a una circulación segura y eficiente en toda la red vial nacional.
Para ello, ha realizado una serie de actividades, como campañas y proyectos de atención de puntos críticos para mejorar la seguridad vial en el país.
Esto ha contribuido a que las tasas de fallecidos y lesionados por accidentes de tránsito en El Salvador, se redujeran en el 2009 en un 7.8% y un 9.9% respectivamente en comparación con el año 2008.
Adicionalmente, la Dirección ha buscado mejorar la atención recibida por los usuarios de los servicios que la misma brinda, para lo cual ha realizado una mejora de los procesos en uso que ha reducido los tiempos de atención en un 50% como mínimo y que además ha permitido una mejor trazabilidad de los trámites realizados mediante la implantación del archivo general de la Dirección de Tránsito.

OBJETIVOS	METAS	RESULTADOS
Reducir el número de fallecidos y lesionados por accidentes de tránsito en el país.	Al menos un 5% de reducción con el año anterior en tasa de fallecidos y lesionados.	El 2009 cerró con un 7.8% menos de fallecidos por accidentes de tránsito que el 2008. Adicionalmente, los lesionados en el mismo período se redujeron en un 9.9%. Hasta Mayo 10 de 2010, los fallecidos por accidentes de tráfico en comparación con el mismo periodo del 2009 se han reducido en un 11.3%.
Implementar el seguro obligatorio para todo conductor registrado, cumpliendo así lo establecido en la ley.	Retomar el tema con Aseguradores durante el primer año de gestión.	Se ha avanzado en la discusión del tema y se tiene previsto implementar el seguro en enero de 2011.
Mejorar la atención de los usuarios de servicios de la Dirección	Reducir los tiempos de atención en promedio un 20% como mínimo.	Se han conseguido reducciones de tiempo de atención considerables con una reducción promedio del 50% en los tiempos típicos de respuesta, y en casos particulares algunos trámites en 80%.
Mejorar la atención de los usuarios de servicios de la Dirección	Facilitar el acceso a los servicios coordinados por la Dirección	Se redujo en un 50% el costo de los cursos de reeducación vial y se duplicó la cantidad de centros, ampliando así la cobertura.
Mejorar la seguridad vial, garantizando un mejor estado mecánico de los vehículos en circulación en el país.	Mejorar el control sobre los talleres autorizados para realizar inspecciones vehiculares	Se ha establecido un procedimiento de control permanente y de encuentros permanentes con los talleres autorizados. Se han implementado nuevos manuales de control de estos talleres con lo que el control sobre los mismos ha mejorado.
Mejorar el control sobre los trámites de usuarios en la Dirección.	Establecer el archivo general de la DGTO	El archivo fue establecido y hoy se cuenta con un lugar adecuado para guardar custodia de todos los trámites realizados en esta Dirección a partir de Junio de 2009.

Actividades principales y proyectos centrales realizados en función de los objetivos:

- Lanzamiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial, CONASEVI.
- Realización de campaña de seguridad vial con mayor énfasis en períodos vacacionales.
- Definición de un plan de atención de los 20 puntos críticos de mayor peligrosidad en accidentabilidad vial a nivel nacional.
- Apertura de 2 Centros Adicionales de Reeducación Vial
- Realización del proyecto de Reingeniería de la Dirección General de Tránsito.
- Creación del Archivo General de la Dirección de Tránsito.
- Realización de campañas permanentes de controles antidoping, aumentando en un 50% los controles a nivel nacional realizados según períodos.
- Realización de plan piloto de descongestionamiento de la Calle Arce, contribuyendo a una mejora en la fluidez vehicular en la zona.
- Inicio de la adopción de la Carta Iberoamericana de Licencias de Conducir.

Pese a los limitantes es necesario continuar los esfuerzos para reducir la accidentabilidad vial del país, la cual convierte a El Salvador en uno de los países más peligrosos para circular en toda Latinoamérica.

Igualmente es necesario continuar los esfuerzos para sistematizar procesos y brindar un servicio de mayor calidad a todos los usuarios de las diferentes Unidades de la Dirección. Además se cuenta con las políticas para el sector transporte de carga por carretera, el convenio entre gremiales del Sector privado para la implementación de los horarios y zonas para carga y descarga.



Gestión Estratégica del Riesgo


CAT

Gestión de riesgos
emergencias
Ida y Agatha

El Salvador por su geomorfología, ubicación geográfica y orografía está expuesto a amenazas de origen natural, tales como huracanas, inundaciones, terremotos, deslizamientos, erupciones volcánicas, sequías, las cuales, al impactar en el territorio, causan pérdidas y daños económicos en viviendas, infraestructura, transporte y agricultura. Según el último informe de las Naciones Unidas (UNDAC-2010), El Salvador es el país más vulnerable con un 88.7% de su territorio como área de riesgo y 95.4% de su población en dichas zonas. Además, un total del PIB de 96.4% está vinculado a áreas de riesgo (UNDAC 2010), lo que hace difícil su recuperación después de un efecto de actividad tectónica, volcánica e hidrometeorológica.

La tendencia durante las últimas décadas demuestra un aumento de los desastres en la región centroamericana. Solo entre 1998 y 2010 más tormentas azotaron a la región. El Huracán Mitch (octubre de 1998) es un caso que dejó al país con 240 personas fallecidas, 19 desaparecidas y 59.000 sin hogar. Las zonas más afectadas fueron San Miguel, La Unión, Usulután y La Paz. Las pérdidas materiales se estimaron en casi $400 millones. En octubre de 2005, el Huracán Stan dejó 72 fallecidos un aproximado de 1700 derrumbes, en las principales carreteras del país y perdidas en daños superiores a los 350 millones de dólares.

A estos fenómenos se suman también los terremotos de 1986 y 2001, los cuales fueron muy destructivos y dejaron al país enormes pérdidas en vidas humanas y económicas. El terremoto de octubre de 1986, dejó 1500 muertos, 100 mil personas damnificadas y los daños materiales se calcularon en 1.4 billones de dólares. Los terremotos del 13 de enero y febrero de 2001, dejaron 1,259 personas fallecidas y un total estimado de pérdidas de 1,603.8 millones de dólares, equivalentes al 12.1% del PIB, 43.5% de las exportaciones y al 75% del presupuesto general de la nación para el año 2001.

Por último y como fenómenos más recientes está el caso del Huracán Ida, ocurrido entre el 7 y 8 de noviembre de 2009, la cual dejó 199 personas fallecidas, 76 desaparecidas, y un estimado, según informe de la CEPAL, de 239.19 millones de dólares. De estos 103.09 millones fueron en infraestructura. Es decir un 43.3% de los daños. Agatha dejó en da nos 24 millones de los cuales 8,4 fue en el sector transporte.

Todos estos eventos aumentaron la vulnerabilidad de los territorios y de sus poblaciones. Por tanto, el MOPTVDU tuvo que adoptar un replanteamiento en el curso del desarrollo de su estrategia debido a los efectos de la Tormenta Ida en el país, por lo que activó el Comité de Emergencias del Ministerio de Obras Públicas-COEMOP con cerca de 1.500 trabajadores apoyados por 250 máquinas pesadas, propias y de la empresa privada, distribuidas en diferentes puntos de los departamentos más afectados por el fenómeno: San Vicente, La Paz, Cuscatlán, La Libertad, Cabañas y San Salvador. Ida dejó más de 3.000 viviendas entre dañadas y destruidas, 93 carreteras obstruidas, entre ellas tramos de las carreteras más importantes del país, que fueron bloqueadas por los derrumbes, ríos desbordados y 61 puentes entre colapsados y dañados.

El trabajo coordinado entre el MOP, el Fondo de Conservación Vial (FOVIAL) y la empresa privada, generó frutos y, a menos de 24 horas de la tragedia, el 70% de la red vial estaba habilitada. Además, se destacó personal en aquellos lugares más afectados para realizar labores de limpieza y, en tiempo record, restableció la accesibilidad de la zona.

El Ministerio de Obras Públicas logró rehabilitar la zona del municipio de Verapaz en San Vicente, en tan solo 28 días. Esto gracias al apoyo de varias instituciones, la empresa privada, gremiales, países amigos y organizaciones de la sociedad civil.

El MOPTVDU realizó a través del Viceministerio de Vivienda en corto







tiempo 140 inspecciones en 63 municipios del país que resultaron afectados, con la finalidad de evaluar los daños y localizar terrenos no vulnerables para iniciar la construcción de viviendas temporales para los damnificados. Con una inversión de $4, 019, 512 se inició la construcción de las primeras 478 viviendas temporales en Tepetitán, San Martín, San Salvador, San Bartolomé Perulapía, San Vicente, Verapaz, San Cayetano Istepeque y Apopa.

Dichas viviendas dieron un respiro a todas las familias damnificadas, mientras se inicia la construcción de 194 viviendas permanentes.

Todos estos proyectos han sido sometidos a una evaluación y disponen de la asistencia técnica y fiscalización transparente para asegurar su calidad.

Buscando hacer de la gestión de riesgos una tarea prioritaria para la entidad.

Actualmente el MOP ha concentrado su esfuerzo en la ejecución de obras de mitigación y espera restituir 43 puentes colapsados de un total de 61 afectados por la tormenta, con la instalación de estructuras provisionales tipo Bailey.

Son 1040 metros de puentes modulares los que el MOP adquirió en el exterior, los cuales serán instalados en 24 puntos, en 20 municipios de los más golpeados por el fenómeno. La inversión en estos puentes es de 15 millones de dólares.

Unidades Estratégicas de Gestión del Riesgo

La emergencia por la Tormenta Ida y la más reciente Tormenta Agatha el 29 mayo de 2010, la cual según los datos preliminares reflejan 97 viviendas afectadas en ocho departamentos, 188 deslizamientos en ocho departamentos, 39 nuevas cárcavas y dos puentes destruidos, y la lamentable pérdida de 9 personas; han obligado a las autoridades del MOPTVDU a brindar un nuevo enfoque estratégico ante una verdadera falta de política de Gestión de Riesgos, la cual sólo ha aumentado la vulnerabilidad de las comunidades ante fenómenos geológicos e hidrometeorológicos, sumado el cumplimiento de la vida útil de la obra pública.



El Ministerio de Obras Públicas consciente de dicha carencia ha retomado el tema de la Gestión de Riesgos como un componente vital para la buena ejecución de sus obras y proyectos. La creación y la puesta en marcha de una verdadera política de Gestión de Riesgos, ante una situación de emergencia concreta, como las tormentas Ida y Agatha, permitirá enfrentar eventos similares, transformar las condiciones de los sectores más vulnerables e incorporar la gestión de riesgo en sus directrices.

Contribuyendo de esta manera a reducir la pobreza, aumentar el empleo y aportar al desarrollo de la sociedad.

Esta política visualiza en primera instancia la creación de una Unidad Estratégica de Gestión del Riesgo, la cual proporcione respuestas a nivel nacional.

Pero se pretende equiparla técnica, tecnológica y materialmente para brindar ayuda a la región centroamericana. La Unidad desarrollará un proceso sostenido y cotidiano, orientado hacia la prevención y a la planificación del desarrollo integral, además a la puesta de marcha de una normativa reguladora en relación al medio ambiente, una cultura de consumo y hábitos de vida sustentables.

Esta Unidad será multidisciplinaria, lo que permitirá prevenir y atender una amplia gama de escenarios y de emergencias; será interinstitucional, lo que permitirá disponer de múltiples recursos organizados en función de las vidas y bienes amenazados; y será permanente y continua, mediante la estructuración de una oficina operativa y con permanencia de enlaces las 24 horas de día.

Será transparente y perfectamente coordinada.

Se procura con este proyecto contribuir con una visión de desarrollo integral y segura para el país. La unidad trabajará la Cultura de prevención, Sistemas de investigación, monitoreo y Alertas tempranas, Infraestructura y Adopción de tecnologías apropiadas.

Por lo que requiere el equipamiento con tecnología adecuada, de tal manera que contribuya al desarrollo de estudios e informes para el establecimiento de acciones y sistemas que salvaguarden la vida humana y minimicen el impacto en la economía nacional.



Ética, transparencia y anticorrupción



Ética, transparencia y anticorrupción



En el marco del compromiso adquirido por el Presidente Mauricio Funes, el Minitserio de Obras Púbicas, impulsa la política de Ética, Transparencia y Anticorrupción; enfrentando décadas de corrupción y ausencia de procesos y sistemas transparentes. Es por ello que firmó un convenio con Transparencia Internacional para instalar el Observatorio Independiente de la Obra Pública, el cual está orientado a establecer una contraloría social que permite el monitoreo, seguimiento, evaluación y reportes periódicos de todos los procesos de trabajo y su calidad. Esta iniciativa fue compartida por el sector privado y diversos sectores del país.

Esta política pretende trabajar una nueva cultura institucional, modernizar los sistemas y trabajar junto con su personal y la ciudadanía en la casa de la transparencia. En ese contexto, se pone a disposición de la ciudadanía toda la información disponible y libre acceso a los procesos institucionales. Es por ello que los medios de comunicación cubren cualquier proceso o actividad que se realiza. Este libre acceso facilita la información de los principales proyectos, licitaciones, trámites, entre otros.

También existe una libre participación ciudadana estimulada desde una unidad especial de Gestión Comunitaria y Municipal que estimula la contraloría social a todo nivel. Asimismo, se identifica nominativamente los funcionarios que tienen contacto con la población y premia las buenas prácticas, las cuales modificar la actitud, el quehacer y el ser ciudadano. Es por ello que se creó el premio "Manos Limpias", el cual será entregado anualmente al empleado símbolo por su actuar en función de la ética, transparencia y anticorrupción.

Paralelo, y con la finalidad de contribuir al fortalecimiento institucional y corregir fallas detectadas en los diferentes procesos dentro de la Institución, se recibe el informe sobre Mapa de Gestión de Riesgos, realizado por Casals & Asociados, firma operadora para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), experta en el fortalecimiento de la eficiencia y la transparencia de la gestión pública. Este documento es una herramienta más en el esfuerzo de convertir al MOP en una institución transparente y eficaz.

Con este mismo fin, inició una asistencia técnica del Banco Mundial al MOP, consistente en la tutoría al sistema de compras, licitaciones y contrataciones en obras públicas.



Se ha institucionalizado el premio Manos Limpias para reconocer las acciones ejemplares entre los empleados. Esta escopeta fue encontrada en el plantel MOP y entregada a las autoridades de policía.

De tal forma de crear nuevos sistemas que respondan a la política de ética y transparencia.

Dichas medidas de transformación tienen como objetivo el cambio en la cultura y los sistemas institucionales, que sirvan a la vez para toda la administración pública.

Reconocemos que nuestro país hoy en día adolece de serias heridas morales, que la postración ética a la que nos sometieron los gobiernos anteriores se hacen sentir en toda la sociedad. Pero, también, somos conscientes que todo esfuerzo por reconstruir nuestro país, por contribuir al "Renacer de lo Ético" es fundamental, es un compromiso, es un derecho inalienable, una exigencia y demanda social. Lo que hemos tratado en estas líneas es contribuir a que la ética, la transparencia y la moral se conviertan en modo de vida de todos y todas.



Los titulares del MOPTVDU y Fovial rinderon cuentas ante más de 1,200 personas de diversas comunidades y organizaciones de todo el país.

El Boulevard Diego de Holguín
Un caso emblemático

En el contexto de esta política de Ética, Transparencia y Anticorrupción, el MOP conjuntamente con la Secretaria de Asuntos Estratégicos, desarrollo una amplia y seria investigación de las irregularidades en la construcción del boulevard Diego de Holguín, las cuales se ejecutaron durante la administración del presidente Elias Antonio Saca.



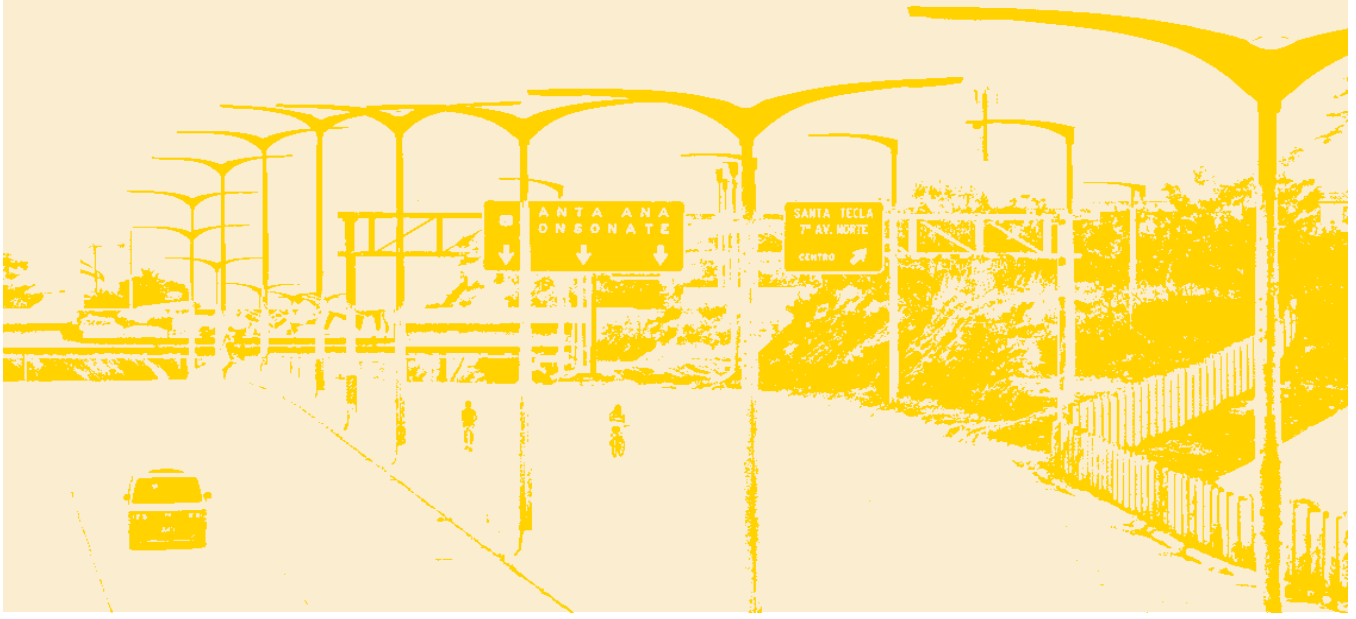
Esta acción es una expresión del compromiso programático del nuevo gobierno y de la decisión del Presidente de la República, Mauricio Funes, en el marco de la construcción de un sistema de transparencia y combate a la corrupción.

En adelante, y luego de presentada la denuncia, tal y como lo establece la Constitución de la República (art. 193). Corresponde al Fiscal General de la República defender los intereses del Estado y de la sociedad, dirigir la investigación del delito con la colaboración de la Policía Nacional Civil, promover la acción penal a petición del MOP, defender los intereses fiscales y promover el enjuiciamiento y castigo de los indiciados.

En esa perspectiva, se procedió a una explicación detalla ante la Asamblea Legislativa y posteriormente la entrega de evidencias a la Fiscalía General de la República, como ente que mantiene el monopolio del Estado en la persecución del delito. Las irregularidades identificadas preliminarmente van desde la elaboración de los diseños y los términos de referencia, la contratación de las empresas constructoras y supervisora, el pago de un arbitraje cuestionado y el posterior abandono de la obra. Al grado de necesitar de un nuevo préstamo para la finalización dicha carretera, el cual gracias a las aclaraciones hechas al parlamento ha sido aprobado por unanimidad.



Más de 51,000 folios componen el paquete de pruebas que las autoridades del MOP presentaron ante la FGR.



Convenio para la creación del Observatorio Ciudadano de la Obra Pública

El Observatorio Ciudadano de la Obra Pública nació mediante un acuerdo suscrito en agosto de 2009 entre instituciones de gobierno, principalmente el Ministerio de Obras Públicas, la Cámara Salvadoreña de la Construcción y la Fundación Nacional para el Desarrollo (FUNDE), capítulo nacional de Transparencia Internacional.

La iniciativa de crear un Observatorio Ciudadano fue del ministro de Obras Públicas, Gerson Martínez, quien retomó el compromiso que el presidente Mauricio Funes adquirió cuando aún era candidato, a inicios del año 2009, ante Transparencia Internacional. Luego reiteró ese compromiso en su discurso de toma de posesión, el 1 de junio de 2009, cuando declaró que la transparencia iba a ser algo sagrado durante sus cinco años de mandato.

Esta iniciativa de gobierno, además incorpora, en un hecho sin precedentes, al sector privado de la construcción. El Observatorio sirve como medio para observar la gestión y los proyectos de obra pública, realizados por instituciones de gobierno y contratistas privados. Guardando independencia, el Observatorio busca contribuir a mejorar aspectos como la transparencia, el cumplimiento de obligaciones, la eficiencia y la competitividad.

Originalmente, el Observatorio iba a nacer para vigilar únicamente al Ministerio de Obras Públicas (MOP); pero luego la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), el Centro Nacional de Registros (CNR) y el Fondo de Inversión Social para el Desarrollo Local (FISDL) pidieron que se les incorporara al proyecto y por eso es que son parte del nacimiento de esta organización sin precedentes.

Componentes del Observatorio

- ***Evaluaciones de riesgos en la gestión.***
- ***Seguimiento a procesos o proyectos específicos.***
- ***Asistencia técnica a instituciones públicas y privadas.***
- ***Comunicación con la ciudadanía.***
- ***Sistematización de aprendizajes.***
- ***Sostenibilidad de la observación ciudadana.***

Los públicos a los que el Observatorio sirve incluyen a comunidades beneficiadas o afectadas por el desarrollo de obras públicas, tomadores de decisión en instituciones públicas, empresarios contratistas del Estado, instituciones o inversionistas que financian obras públicas, gremios profesionales y universidades, y medios de comunicación social.

El despliegue del Observatorio está previsto en tres etapas. La primera, comprendida entre septiembre y diciembre de 2009 es la fase de instalación. Durante el año 2010 el Observatorio funcionará como proyecto piloto. Y de 2011 en adelante operará a marcha plena.

Trabajando con Transparencia



funde
Fundación Nacional para el Desarrollo
TRANSPARENCY INTERNATIONAL
Capítulo de Transparencia Internacional

SECRETARIA PARA ASUNTOS ESTRATEGICOS DE LA PRESIDENCIA Y MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (MOP) CEPA / FISDL / CNR

CASALCO
CAMARA SALVADOREÑA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION

CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL

"OBSERVATORIO CIUDADANO DE LA OBRA PÚBLICA EN LA GESTIÓN GUBERNAMENTAL DE EL SALVADOR. EXPERIENCIA PILOTO"

CONSIDERANDO:

Que la corrupción constituye uno de los problemas centrales que frenan el desarrollo del país, especialmente en áreas de la administración pública vinculadas a la inversión en infraestructura pública y al manejo de recursos para la lucha contra la pobreza.

Que no existe Estado de Derecho sin transparencia y sin rendimiento de cuentas de los funcionarios públicos sobre su desempeño.

Que los Objetivos de Desarrollo del Milenio de las Naciones Unidas contemplan el combate a la corrupción como una meta e indicador clave para el desarrollo.

Que El Salvador es signatario de varios convenios internacionales contra la corrupción, como la Convención de Naciones Unidas contra la Corrupción, la Convención Interamericana contra la Corrupción y la Declaración de Guatemala por una Región Libre de Corrupción.

Que la transparencia, como conjunto de mecanismos preventivos de la corrupción, se vuelve un imperativo político público para la buena gestión gubernamental, fortaleciendo la confianza para la buena gobernabilidad.

Que el actual gobierno de la República ha reconocido en su plan de gobierno a la corrupción como uno de los problemas a combatir, y mostrado voluntad política al firmar una serie de compromisos con organizaciones de la sociedad civil para transparentar la administración pública.

Que en el mes de marzo del 2009, en momentos en que se llevaba a cabo la campaña electoral, el ahora Presidente de la República, Mauricio Funes, adquirió un compromiso ante la ciudadanía para la lucha contra la corrupción y la promoción de la transparencia en la función pública, que tuvo como testigo de honor a Transparencia Internacional-FUNDE; entidad que en ese momento ofreció su apoyo técnico al entonces candidato presidencial Mauricio Funes en caso que lo solicitara una vez electo.

Que el Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVU) realizó una petición pública y formal a Transparencia Internacional (TI), a través de su Capítulo Nacional, la Fundación Nacional para el Desarrollo (FUNDE), para que se establezca un Observatorio Ciudadano independiente de la Obra Pública para los fines acá mencionados.

Que a esta solicitud a Transparencia Internacional se han sumado la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), el Fondo de Inversión Social para el Desarrollo Local (FISDL), y el Centro Nacional de Registro (CNR).

Que el Sector Empresarial, a través de la Cámara Salvadoreña de la Industria de la Construcción (CASALCO), ha expresado su firme voluntad de cooperación para contribuir al cumplimiento de los objetivos de este Convenio.

Nosotros, las partes:

El Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU), a través de su titular, el Sr. Gerson Martínez; la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), por medio de su Presidente, Sr. Guillermo López Suárez; el Fondo de Inversión Social para el Desarrollo Local (FSDL), por medio de su Presidente, Sr. Héctor Silva; y el Centro Nacional de Registros (CNR), a través de su Presidente, Sr. Fernando Battle; la Cámara Salvadoreña de la Industria de la Construcción (CASALCO), por medio de su Vice-Presidente de Contratistas Generales, Sr. Raúl Castaneda; y la Fundación Nacional para el Desarrollo (FUNDE), Capítulo Nacional de Transparencia Internacional, representada por el Sr. Roberto Rubio Fabián;

Teniendo la presencia en calidad de Testigos de Honor, al Secretario de Asuntos Estratégicos de la Presidencia de la República, Sr. Franzi Hasbún; y al Coordinador de Programas del Departamento de las Américas de Transparencia Internacional, Sr. Andrés Hernández, en representación de la Presidenta de Transparencia Internacional, Sra. Huguette Labelle.

Convenimos en:

1. Establecer el Observatorio Ciudadano de la Obra Pública en la gestión gubernamental, cuyos propósitos serán:

    1.1. Contribuir a la prevención de la corrupción transparentando la gestión pública.
    1.2. Fortalecer la relación Estado-Empresariado-Ciudadanía para la gobernabilidad democrática.

1.3. Iniciar un Proyecto Piloto de Monitoreo que fortalezca la contraloría ciudadana.

2. Que el funcionamiento del dicho Observatorio tendrá las siguientes condiciones institucionales, sin las cuales no podrá operar y a las que contribuirán todas las partes:

2.1. **Independencia.** El Observatorio gozará de plena autonomía para su rol de observación ciudadana hacia la obra pública como garantía de objetividad en el monitoreo y recomendaciones que formule.

2.2. **Disposición de información y voluntad política de colaboración.** Las partes se comprometen a implementar medidas y herramientas para garantizar el pleno acceso a la información como condición indispensable para el trabajo del Observatorio.

2.3. **Financiamiento**. Las partes se comprometen a respaldar las gestiones necesarias para el diseño, montaje y funcionamiento del Observatorio.

2.4. **Coordinación Institucional**. Las partes mantendrán su disposición de trabajo conjunto y coordinado para alcanzar los Objetivos del Observatorio.

3. Que las responsabilidades de los firmantes del presente convenio quedan establecidas de la siguiente manera:

3.1. Responsabilidades del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVU); de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA); del Fondo de Inversión Social para Desarrollo Local (FISDL); y del Centro Nacional de Registros (CNR):

a. Proporcionar al Observatorio, en forma oportuna, información y documentación veraz sobre las obras públicas en proceso de diseño, contratación y ejecución.
b. Transparentar los procesos de licitación y contratación de obras públicas, conforme lo permita el ordenamiento legal, y rendir cuentas oportunas sobre los mismos.
c. Emitir las disposiciones administrativas para que el personal técnico y administrativo de cada entidad colabore ampliamente con el trabajo del Observatorio Ciudadano de la Obra Pública.
d. Atender las recomendaciones y alertas tempranas que haga el Observatorio, relacionadas con la transparencia y la seguridad jurídica de los procesos de licitación y contratación, así como con los diseños y la construcción de obras públicas.

e. Tomar acciones correctivas derivadas de las recomendaciones del Observatorio y asegurar su cumplimiento.
f. Otras que las partes estimen adecuadas para el desarrollo del trabajo del Observatorio.

3.2. Responsabilidades de CASALCO:

a. Proporcionar información sobre las empresas participantes en los procesos de licitación y ejecución de obras.
b. Facilitar los contactos con los contratistas a fin de involucrarlos en la lógica de la transparencia.
c. Otras que las partes estimen adecuadas para el desarrollo del trabajo del Observatorio.

3.3. Responsabilidades de FUNDE-Transparencia Internacional:

a. Realizar un trabajo técnicamente sustentado y aplicar las mejores prácticas conocidas a nivel internacional en la materia.
b. Administrar los recursos para el funcionamiento del observatorio y preparar los informes de observación.
c. Servir de enlace institucional con Transparencia Internacional para movilizar el acervo de experiencia y de conocimiento en materia especializada de transparencia.
d. Elaborar y presentar un informe periódico con recomendaciones para la transparencia de la obra pública.

3.4. Que el Observatorio hará públicos los siguientes informes y productos:

a. **Informe sobre riesgos de corrupción** en la obra pública de El Salvador durante el 2009: dará cuenta pública de las principales deficiencias del sistema actual y sus efectos.
b. **Informes periódicos de observación y verificación**, con sus respectivas recomendaciones.

San Salvador, 31 de agosto del 2009.

funde
Fundación Nacional para el Desarrollo

TRANSPARENCY INTERNATIONAL
Capítulo de Transparencia Internacional

Secretaría para Asuntos Estratégicos de la Presidencia y Ministerio de Obras Públicas (MOP)
CEPA / FISDL / CNR

CASALCO
Cámara Salvadoreña de la Industria de la Construcción

FIRMANTES:

Gerson Martínez,

Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU)

Guillermo López Suárez

Presidente Ejecutivo de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)

Fernando Battle,

Presidente del Centro Nacional de Registros (CNR)

Héctor Silva,

Presidente del Fondo de Inversión Social para el Desarrollo Local (FISDL)

Raúl Castaneda,

Vicepresidente de la Cámara Salvadoreña de la Industria de la Construcción (CASALCO)

Roberto Rubio-Fabián,

Director de FUNDE/Transparencia Internacional

TESTIGOS DE HONOR

Franzi Hato Hasbún,

Secretario de Asuntos Estratégicos de la Presidencia (SAE)

Andrés Hernández

Transparencia Internacional (TI) Departamento de las Américas

funde
Fundación Nacional para el Desarrollo

TRANSPARENCY INTERNATIONAL
Capítulo de Transparencia Internacional

SECRETARIA PARA ASUNTOS ESTRATEGICOS DE LA PRESIDENCIA Y MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (MOP)
CEPA / FISDL / CNR

CASALCO
CAMARA SALVADOREÑA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION

Roberto Góchez,

Viceministro de Obras Públicas, Transporte y Desarrollo Urbano

Edín Martínez,

Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano

Nelson García,

Viceministro de Transporte

Francisco Gómez,

Asociación Nacional de Acueductos y Alcantarillados (ANDA)

Rafael Mendoza Calderón,

Presidente en funciones
Autoridad Marítima Portuaria

David Ernesto Henríquez,

Director Ejecutivo
Instituto Libertad y Progreso (ILP)

Salvador Sanabria Mira,

Gerente General
Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL)

Tomás Chévez,

Presidente
Fondo Social para la Vivienda (FSDV)

Marco Antonio Fortín,

Presidente Director
Fondo Nacional para la Vivienda Popular (FONAVIPO)



Modelo de Gestión Unidades Corporativas



Modelo de Gestión

Unidades Corporativas

Un modelo de gestión moderno, eficiente y eficaz, basado en el liderazgo organizacional, una cultura de trabajo en equipo, ética, transparente y de mejora continúa de la calidad, ha marcado el inicio de la administración 2009-2014. Bajo dicho enfoque y considerando diagnósticos institucionales previos se adaptó la estructura de soporte en la función Central de este ministerio: las Buenas Obras para la Gente. Es así que las unidades corporativas iniciaron el cambio hacia la modernización.

Gestion Social y Municipal

El establecimiento de nuevas formas de relacionarse entre gobierno, municipalidades, organizaciones sociales y comunidades para humanizar la obra pública, llevó a la creación de la Dirección de Participación Ciudadana y de Gestión Social.

Esta Dirección ha permitido que la Secretaria de Estado cuente con un mapa de nece-sidades y demandas de la población, insumo principal para el establecimiento de estrategias coordinadas que permitan llevar obras para el desarrollo local.

Como parte de su trabajo, est equipo promovió una política de puertas abiertas con las 262 Alcaldías Municipales del país, sin importar el color político que las gobierne. En éste marco se suscribieron más de 17 convenios de cooperación, con igual número de alcaldías.

Adicionalmente, firmó acuerdos para 185 préstamos de maquinaria con municipalidades.



Unidad Financiera Institucional (UFI)

Responsable de efectuar la gestión financiera de los recursos disponibles de este Ministerio logró una asignación presupuestaria de 207.5 millones de dólares, habiéndose comprometido y/o ejecutado la suma de 181.2 millones de dólares, lo que representa el 87.3 % de utilización de los fondos, durante este período de gestión.

El Ministerio contó con estos recursos presupuestarios asignados ha sido posible el desarrollo del Programa de mantenimiento de las carreteras y calles urbanas, a través de las acciones de bacheo, construcción de proyectos de mejora de la infraestructura vial y obras de mitigación de riesgos en cárcavas y zonas de alto riesgo.

Apoyó a labores de emergencia en áreas de infraestructura que resultó dañada con la tormenta IDA. De igual forma se ha logrado proporcionar a todas las dependencias de los insumos necesarios para apoyar la gestión.

En el trimestre 2010, se iniciaron los trabajos de pavimentación de dos caminos rurales importantes: Torola - Morazán y Chapeltique - Sesori, ambos financiados con recursos del Presupuesto Extraordinario de Inversión Social; además, se han comprometido recursos para el desarrollo de otros proyectos de reparación de cárcavas y obras de mitigación en zonas de alto riesgo.

Sin embargo, financieramente el gran desafío para el Ministerio es utilizar y ejecutar el 100% del Presupuesto asignado, dado que en el período analizado se ha logrado ejecutar y/o comprometer el 87.3% de los fondos, lo cual es un indicador de la necesidad de la implementación de medidas o acciones que permitan acelerar los procesos de licitación y adjudicación de los Proyectos y Obras de Infraestructura socioeconómica y de los proceso de compra de bienes y servicios, lo cual se traducirá sin duda alguna en importantes beneficios para la población y que busca el nuevo modelo de gerencia.

El contacto directo con la comunidad es vital para que las obras respondan a las necesidades reales de las personas.

Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones Institucional (UACI)

Como ente realizador de todas las actividades relacionadas con la gestión de adquisiciones y Contrataciones de obras, bienes y servicios que requiere el MOPTVDU ha llevado a cabo las siguientes acciones a través de sus unidades:

No.	TIPO DE PROCESO	TOTAL
1	PROCESOS INTERMINISTERIALES	2
2	LICITACIÓN PÚBLICA POR INVITACIÓN	21
3	CONCURSO PÚBLICO	2
4	CONCURSO PÚBLICO POR INVITACIÓN	0
5	LICITACIÓN ABIERTA DR-CAFTA	14
6	CONTRATACIONES DIRECTAS	26
7	COMPARACIÓN DE PRECIOS (BID Y BCIE)	9
8	LIBRE GESTIÓN	149
9	LICITACION PÚBLICA	4
10	LICITACION PÚBLICA INTERNACIONAL (BID Y BCIE)	0
11	CONSULTORÍAS INDIVIDUALES(BID)	8
12	SELECCIONES DIRECTAS (BID)	3
	TOTAL	**238**



ÁREA	PROYECTO
ÁREA DE CONTRATACIÓN DE OBRAS	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CHA07E - CHA09S, TRAMO DEL ET. CHA08E - ARCATAO, CHALATENANGO. MEJORAMIENTO DE CAMINO RURAL SAM28N, TRAMO CHAPELTIQUE - SESORI - SAN MIGUEL. CONSTRUCCIÓN ESTIMADA DE 627 PISOS DE MORTERO, 37 VIVIENDAS PERMANENTES Y 19 VIVIENDAS DESMONTABLES IN SITU, MUNICIPIOS DE JUTIAPA Y CINQUERA, DEPARTAMENTO DE CABAÑAS. EJECUCIÓN DE PROYECTOS DEL PROGRAMA PISO-TECHO EN LOS MUNICIPIOS DE ARCATAO, OJOS DE AGUA, LAS VUELTAS, SAN ISIDRO LABRADOR, SAN ANTONIO LOS RANCHOS, SAN JOSÉ CANCASTE Y POTONICO, SAN FERNANDO, SAN FRANCISCO MORAZÁN Y LA LAGNA, DEPARTAMENTO DE CHALATENANGO. MEJORAMIENTO DE CAMINO RURAL LIB22S CHILTIUPAN. LA LIBERTAD CONSTRUCCIÓN DE CAJA EN ARENAL MONSERRAT Y COLONIA MALAGA, 120.0 M. AGUAS DEBAJO DE LA 17A AV. SUR, SAN SALVADOR SUMINISTRO DE PUENTES METÁLICOS MODULARES SERVICIO DE MANTENIMIENTO BÁSICO PARA EL SISTEMA SEMAFÓRICO, SU OPERACIÓN Y MONITOREO DE CAMARAS SUMINISTRO DE PRODUCTOS PÉTREOS PARA EL MOPTVDU CONTRATACIÓN DE LAS OBRAS DE SEÑALIZACIÓN VIAL, VERTICAL Y HORIZONTAL A NIVEL NACIONAL
ÁREA DE CONTRATACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS	SERVICIO DE MANTENIMIENTO PARA LOS EQUIPOS: DEFLECTÓMETRO DE IMPACTO, PERFILÓMETRO LASER Y CAMIONETA TIPO VAN SUMINISTRO DE PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO PARA EL MOPTVDU SERVICIO DE MANTENIMIENTO MECÁNICO DE LA FLOTA DE MAQUINARIA DE PRODUCCIÓN Y DE TRANSPORTE PESADO DEL MOPTVDU SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DEL EQUIPO DE PESAJE DE ESTACIONES DE CARGA FIJAS Y MÓVILES DEL MOPTVDU SERVICIO DE MANTENIMIENTO PARA EQUIPOS DE LABORATORIO DE LA UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO VIAL (UIDV) SERVICIO DE SEGURO DE AUTOMOTORES PARA LA FLOTA DE VEHÍCULOS LIVIANOS; SEGURO DE EQUIPO ELECTRÓNICO; SEGURO DE FIDELIDAD Y SEGURO DE TODO RIESGO DE INCENDIO INCLUYENDO ROBO PARA EL MOPTVDU

Gerencia Administrativa Institucional

Es el ente encargado de administrar los recursos de la Institución, con la finalidad de que los bienes y servicios sean suministrados oportunamente para lograr el objetivo encomendado. Cuenta con siete áreas funcionales las cuales, enfocadas al objetivo Gerencial e Institucional, ejecutaron, entre las de mayor importancia, las siguientes actividades:

- Mantenimiento de las instalaciones preventivo, correctivo y predictivo de los equipos, sistemas e instalaciones a través de 9 contratos externos con una inversión de $227,256.65.

- Diseño y Supervisión de la construcción de Rampas de Acceso, mantenimiento como cambio de Canales y Bajadas de Aguas Lluvia, Pintura, Obras de mantenimiento en baños, Obras de protección, seguridad y resguardo, remodelaciones, Conformación de taludes.

- Salvaguardar los Activo fijos. La UFI realizó el inventario de $44, 070,630.00.

- Seguridad y protección de personalidades tanto de los bienes y recursos humanos de la Institución, así como la seguridad de los Titulares.

- La Unidad de Suministros que provee bienes y servicios con eficiencia a las distintas dependencias con un total de $ 1, 125,512.48.

- El transporte institucional que dio mantenimiento al 100% de los 205 vehículos que posee el Ministerio, así como el 100% de gasolina regular y diesel, 74 vehículos livianos y pesados fueron reparados, el 100% del contrato de suministro de llantas y baterías fue llevado a vehículos y maquinarias y se adjudicó la licitación de suministro de gasolina 2010, eficiente administración en el área de producciones y centro de documentación.

Lo que no se pudo realizar y que será un desafío es lograr sistematizar todos los procesos administrativos con la finalidad de que los bienes y servicios sean suministrados oportunamente a las distintas unidades, logrando la satisfacción del cliente interno.

Gerencia Legal Institucional

Garantizando las actuaciones del Ministerio, realizadas por medio de los Titulares y las demás dependencias, que se encuentren enmarcadas en las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, durante este período se realizó:

ACTIVIDAD	META	RESULTADO
Asesorías documentales a Titulares	95	118
Asesorías a dependencias	750	1039
Revisiones de Contratos	80	120
Revisiones de Resoluciones Modificativas	100	129
Asesorías en Comisión de Evaluación de Ofertas	30	57
Instrucciones de Procesos Sancionatorios a Contratistas	——	6
Instrucciones a Procesos Sancionatorios por construcciones y lotificaciones ilegales	90	202
Asesorías verbal en reuniones interinstitucionales y foráneas al Ministerio	330	500

**Como puede interpretarse en la tabla, la unidad superó las expectativas en cuanto a las metas que fueron planteadas para cada tipo de asesoría ejecutada pues en algunos casos se duplicó la cantidad de asesorías esperadas como meta.*

A pesar de las limitantes de falta de disposición de espacios adecuados y de equipo de oficina se llevo a cabo:

Funciones Administrativas: se asesoró a los Titulares del ramo, a requerimientos de estos, sobre la legalidad de los actos de este Ministerio, se elaboró la Planeación Anual Estratégica de la Gerencia Legal, que incluye un diagnóstico organizacional y plan de trabajo anual, dislucidó problemas de competencia con otras instituciones del Estado o Gobiernos locales y brindó apoyo a todas las unidades que conforman el MOPTVDU en requerimiento de ellas, con el fin de garantizar la legalidad.

Funciones Judiciales: Se coordinaron las acciones a tomar en los diferentes arbitrajes promovidos en contra, se dirigió y coordino los juicios de amparo, contenciosos-administrativos y se represento al Ministerio.

Funciones Notariales: Se autorizaron escrituras de compraventa, permutas, poderes, etc. y diligencias notariales como la auténtica de firmas.

Gerencia de Tecnología Informática

Al buscar la implementación de herramientas tecnológicas idóneas para el fortalecimiento de las estructuras internas institucionales, la Gerencia de Tecnología Informática tuvo en este período de un año lleno de dificultades y retos. Aumentó la tendencia de reducción de los flujos orientados al desarrollo, lo cual implicó una menor disposición de fondos, y por ende una más reñida competencia por acceder a éstos.

Como retos más importantes a enfrentar estuvo la respuesta ante la emergencia desatada por la tormenta Ida, el apoyo brindado en forma del sistema de atención de emergencias contribuyó en gran manera a agilizar los procesos de registro de eventos, generación de estadísticas y reportes, por otro lado, enfrentarse a una estructura burocratizada para brindar atención a los usuarios en las solicitudes de soporte implicó un cambio de mentalidad, enfocarse y entender que la fuerza que mueve el Ministerio, merece tiempos más ágiles de respuesta y soluciones, por lo que el proceso de servicio y la calidad de atención fue mejorada utilizando mecanismos y normas consideradas estándar en el sector tecnología. A iniciativas del Nuevo Gobierno la de Dirección de Innovación Tecnológica e Informática del Gobierno de El Salvador estandarizó el sitio web, para lograr integración y transparencia.

Se entregó los sistemas de Gestión del Fondo Circulante, que permite el proceso de obtención, consumo y liquidación de recursos monetarios mediante el Fondo Circulante de Monto Fijo sea ordenado, ágil, seguro y oportuno.

Se mejoró El Sistema Electoral Interno al ser ahora una herramienta informática confiable, eficiente y eficaz para la realización de procesos democráticos de elección popular, y también la implementación de la primera versión del Portal de Transparencia Institucional.

En el área de seguimiento a los proyectos de obra pública se ha implementado la plataforma de seguimiento físico y financiero de los mismos, permitiendo un mayor control y verificación de las etapas de los proyectos logrando prevenir escenarios de subejecución presupuestaria y control del desarrollo de las obras.

EL MOP debe enfrentarse con más urgencia al desafío tecnológico, no sólo motivado por el control y la transparencia, sino también por un tema de reducción de costos operacionales mediante la modernización del parque informático.

Este reto es aún mayor, ya que plenamente convencidos de los beneficios de la tecnología, debe seguir el ritmo que la Institución demanda, en este contexto, se debe priorizar los proyectos y soluciones promovidos por esta Gerencia Tecnología de información.

Gerencia de Comunicaciones Institucional

Se está consolidando una visión corporativa de las comunicaciones en el MOP y Fovial, con el fin de desarrollar una estrategia integradora de las diversas unidades de comunicaciones para funcionar como un equipo articulado, que permita sumar las diversas capacidades de cada una.

Se ha fortalecido la imagen institucional del MOPTVUD a través del desarrollo de una estrategia comunicacional que ha permitido una mayor presencia, cuantitativa y cualitativa, en los medios informativos, a través de una relación abierta y profesional con la mayoría de periodistas.

Las comunicaciones ahora forman parte fundamental de la gestión del MOP, ya que permiten mejorar las relaciones con los diversos públicos, permitiendo proyectar de mejor manera el nuevo modelo de gestión.

El desafío es elevar las capacidades de cada unidad, adquirir mejor tecnología y establecer mejores procesos comunicacionales que permitan enfrentar los retos de la institución en sus diversas áreas de trabajo.

Asimismo se deberán establecer mejores canales de comunicación con las unidades de comunicación de las instituciones adscritas al ramo de la Obra Pública para integrar capacidades y experiencias en una visión conjunta.

Unidad de Planificación y Desarrollo

Este período reúne proyectos y esfuerzos ejecutados de manera que respondan a la necesidad Institucional y la nueva visión del Gobierno. Esta visión se ha caracterizado por cambios en su accionar jugando un papel más participativo y comprometido hacia el logro de los Objetivos Institucionales, enfocándose en trabajar en: Planificación, Proyectos Estratégicos, Desarrollo Territorial, La Unidad de Respuesta Preventiva, Estadísticas Institucionales y el Desarrollo Institucional.

Por otra parte, ante la emergencia de la Tormenta Ida, la Unidad colaboró durantela contingencia y en el período de rehabilitación, coordinando y administrando la sala de emergencia del COE-MOP, lo cual generó información para la toma de decisiones y resultó en atención permanente.

La Unidad ejecutó un Plan de Instalación de 29 Puentes tipo Bailey afectados en dicha tormenta, reestructurando las instalaciones del COE-MOP para agilizar la respuesta inmediata a desastres.

Los retos para el próximo período giran en torno a la transformación misma de la Unidad que va enfocada a una estructura funcional y profesional que brinde un apoyo concatenado con todas las Direcciones y Gerencias que conforman el MOP para dar respuestas y acciones oportunas y concretas a las máximas autoridades y dar una imagen modelo de la Institución.



Cooperación internacional, un respaldo al nuevo modelo de gestión

El Ministerio de Obras Públicas decidió crear sinergias interinstitucionales tanto a escala nacional como internacional, uniendo esfuerzos para mejorar el impacto en la calidad de vida de las familias salvadoreñas. Consecuentemente con el nuevo modelo de gestión, creó una unidad de cooperación y una política integral orientada a este fin.

Esto implicó abordar la política de cooperación desde los compromisos internacionales; es decir, trabajar los compromisos de alineamiento, armonización, gestión por resultados y mutua responsabilidad. Desde esa perspectiva, se suscriben los compromisos adquiridos en la Declaración de París y el Plan de Acción de Accra, a través de la iniciativa gubernamental dirigida por el Viceministerio de Cooperación, en el documento: "Compromisos para una agenda nacional de eficacia de la ayuda.

Desde ese enfoque, los principales problemas nacionales, y de las naciones en vías de desarrollo, no deben enfrentarse aisladamente; sino con y desde la comunidad internacional, debido a la interconexión e interdependencia mundial. Ello permitirá enfrentar la adaptación al cambio climático, la lucha contra la pobreza, contra la crisis financiera, entre otros. Son desafíos asumidos por la comunidad internacional para enfrentar los desequilibrios globales bajo principios de solidaridad entre los pueblos.

El MOP presentó su plan estratégico en una mesa de cooperantes e intensificó el intercambio con diferentes países. Entre los organismos participantes se encuentran: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Mundial. Además participan las embajadas de: Taiwán, Corea, Japón, España, Alemania, Israel, México, Venezuela, Brasil, Canadá, Italia y las agencias de cooperación JICA, KOICA y USAID.

Este proceso permitió obtener rápidamente muestras de solidaridad y cooperación técnica, financiera y de recursos hacia las políticas públicas de la actual administración. Como resultado, se intensificaron las relaciones de cooperación con el sector privado y gobiernos amigos al aumentar la cooperación bilateral, multilateral y descentralizada.

Se destaca el apoyo del pueblo y gobierno de Japón, quienes brindaron asistencias técnicas durante la emergencia y, como caso especial, han decidido donar ¥1,500,000,000.00 (aproximadamente US$16,000,000.00) que servirán para "El Programa para el Mejoramiento de las Capacidades para Enfrentar los Desastres Naturales Ocasionados por el Cambio Climático", el cual incluye el equipamiento de maquinaria y equipo para obras de prevención y mitigación.

Asimismo se firmó un convenio de cooperación con el PNUD para el proyecto "Dinamización de economías locales mediante el desarrollo y la reconstrucción de la infraestructura pública", que incorpora un monto de $48.5 millones para infraestructura y un aporte para el fortalecimiento de las capacidades del MOP con fondos del PNUD de $200 mil dólares.
También, se tendrá cooperación por US$249,990.00 del Gobierno de la India. Estos fondos servirán para la construcción de 35 viviendas en Aguilares, dañadas por la Tormenta Ida. Además se recibirá una donación por parte del Servicio Exterior de China, Las Vegas y Suiza. El aporte se estima en $150,539.57, destinados a la construcción de viviendas dañadas por la tormenta Ida.

Del mismo modo, la Agencia Internacional para el Desarrollo (AID) facilitará $1,062,824.88 para la construcción de 151 viviendas en el municipio de Verapaz, San Vicente, entre otros.

Otro punto importante es que logró la preparación y aprobación de préstamos internacionales para obras de mitigación por $31.7 millones y $18.3 millones para la finalización del boulevard Diego de Holguín. Ambos con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE). También, se completó la información técnica para los préstamos de vivienda y Caminos Rurales con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Además, se recibió la cooperación técnica del BID. Se trató de asistencias técnicas como la reactivación de la ATN/SF-9700-ES para la política de Transporte, la ATN/MT-8044-ES regulación de un nuevo sistema de transporte pública y la ATN/SF-11968-ES identificación de inversiones prioritarias en infraestructura, entre otras.

Por otra parte, MOP inició en El Salvador una experiencia piloto, a través de una asistencia técnica no reembolsable de aproximadamente un millón de dólares del Banco Mundial al MOP, que consiste en la tutoría al sistema de compras, licitaciones y contrataciones en obras públicas.

En esta dinámica internacional, se participó de las iniciativas que generaron proyecto integración y desarrollo Mesoamérica, El Foro de Alto Nivel para la Cooperación Corea-América Latina 2009, el seminario de Asociación Público Privado de Eurosocial, preparación de la "Conferencia Internacional: Estrategias para Adaptar la Infraestructura Pública y Privada al Cambio Climático", entre otros.

Y es que las necesidades del país son grandes y el impacto del cambio climático en la obra pública aumenta aceleradamente, planteando un desafío estratégico en la infraestructura social y productiva. Por ello, El Salvador, se apoya en la cooperación internacional como un socio estratégico que le posibilite avanzar en sus estrategias de desarrollo y salir adelante con los déficits actuales.

El siguiente cuadro hace referencia al detalle de programas y proyectos apoyados por la cooperación internacional, así como iniciativas que se encuentran en proceso de gestión.

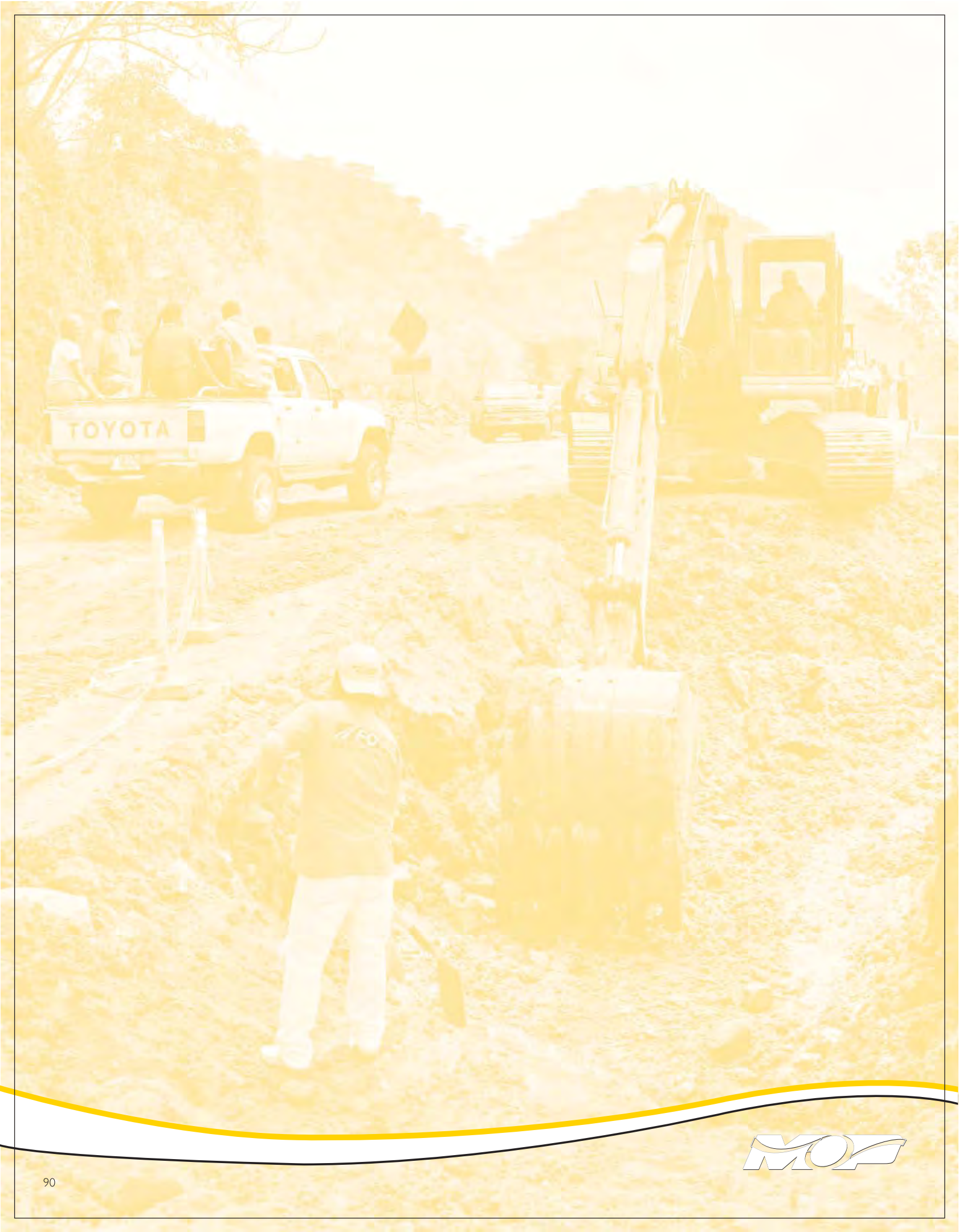


TIPO DE COOPERACIO	PAÍS/AGENCIA	INICIATIVA	DESCRIPCIÓN	MONTO Y ESTADO
Cooperación bilateral	Gobierno de Japón	Implementación del programa para el mejoramiento de las capacidades para enfrentar los desastres naturales ocasionados por el cambio climático.	Equipamiento de maquinaria y equipo para planteles del MOPTVDU.	¥1,500 000,000.00 /$16 millones Aprobado
	Gobierno de la India	Ayuda Humanitaria por Tormenta Ida	Donación para la construcción de 35 viviendas en Aguilares, dañadas por la Tormenta IDA.	$250,000.00 / Aprobado
	Gobierno de EUA/USAID	Construcción de 151 viviendas permanentes en el Municipio de Verapaz, Departamento de San Vicente	Construcción de 151 viviendas afectados por la Tormenta Ida.	$1 millón Aprobado
	Gobierno de EUA/ Comando Sur	Transporte internacional de puentes modulares de hierro para puentes colapsados por tormenta Ida	Apoyo a emergencias y traslado de puentes	$850,000 / Aprobado
	Gobierno de EUA/ Comando Sur	Diagnóstico de puentes y obras de paso afectadas por la Tormenta Ida.	Asistencia técnica: elaboración de estudio sobre el estado de los puentes después de la Tormenta Ida.	----
	USAID/CASALS	Diagnóstico de control interno y mapeo de riesgo institucional en el Ministerio (MOPTVDU) de la República de El Salvador.	Diagnóstico de controles internos de los vice ministerios del MOPTVDU con el fin de recomendar y diseñar un sistema de gestión de riesgos institucionales.	----
	Gobierno de Corea / KOICA	Reconstrucción de tres puentes en Acahuapa y Tres Ceibas	Construcción de 3 puentes, 2 en San Vicente y uno en Apopa dañados en Tormenta Ida.	$4 millones aprox. En gestión.
	Gobierno de Corea / KOICA	Construcción de 30 Viviendas permanentes en Apastepeque	Construcción de viviendas dañadas por Tormenta Ida en Apastepeque	$360,000. En gestión
	Gobierno de Corea / KOICA	Educación vial	Divulgar cultura de educación vial especialmente a niños y jóvenes con valores viales	$200,000 En gestión.
	Gobierno de Japon/JICA	Asistencia técnica a la dirección de adaptación al cambio climático y gestión estratégica del riesgo para el reforzamiento de la infraestructura publica de El Salvador	El cambio climático y gestión estratégica del riesgo establece su rol principal en el reforzamiento de la infraestructura pública en base en la prevención de desastres.	En gestión
	Gobierno de Japon/	Proyecto de emergencia para el diseño y reconstrucción inmediata del puente Huiza en la carretera litoral ruta CA 02	Cooperación no reembolsable para la reconstrucción de los puentes Jiboa, Huiza y San Antonio	$15 millones En gestión
	Gobierno de Japon/JICA	Asistencia técnica para deslizamiento del Volcán de San Salvador (el Picacho) y San Vicente (zona de Verapaz)	Envío de especialista para evaluar los deslizamientos.	-----
	Gobierno de Japón/JICA	Reparación del puente Jiboa, dañado por la tormenta IDA	Asistencia técnica y cooperación no reembolsable	Monto estimado $500 mil.
	Gobierno del Canadá	Empleo para Jóvenes en riesgo	Prevención del crimen entre la población juvenil, a través de la creación de oportunidades de empleo y de espacios sociales	$1,167 millones / en gestión.
Cooperación Multilateral				
	BID	Cooperación Técnica no reembolsable ATN /SF-9700-ES para la Creación de la Superintendencia General de Transporte	Asistencia técnica reformulada para fortalecer institucionalmente al Viceministerio de Transporte	$124,900.00. Aprobada
	BID	Cooperación Técnica no reembolsable ATN /SF-11968-ES Identificación de Inversiones prioritarias en Infraestructura	Identificar un conjunto de proyectos estratégicos de infraestructura que contribuyan al desarrollo económico	$200,000.00. En estado de Implementación

TIPO DE COOPERACIO	PAÍS/AGENCIA	INICIATIVA	DESCRIPCIÓN	MONTO Y ESTADO
	BID	Préstamo de inversión ES-L1045 Caminos Rurales para el Desarrollo	Contribuir a mejorar las condiciones de infraestructura vial rural.	$35 millones. En negociación.
	BID	Prestamo de inversión ES-L1022 Programa de Vivienda y Mejoramiento Integral de Asentamientos Urbanos Precarios	Capitalizar y profundizar lo obtenido en cuanto a implementar un sistema de ahorro y financiamiento habitacional	$70 millones. En estado de Preparación.
	PNUD / Gobierno de Luxemburgo	Generación de empleo intensivo desde la obra pública (creación de microempresas de mantenimiento vial)	Mediante la conformación de microempresas generar empleo digno permante con prioridad hacia jóvenes en riesgo y familias en condición de pobreza	$185,200.00 / Aprobado
	PNUD	Dinamizacion de economias locales mediante el desarrollo y la reconstrucción de la infraestructura pública	Construcció n de caminos rurales, puentes y obras de mitigacion en cooperacion con el GOES	$200,000 / en ejecución.
	BCIE	Convenio de Préstamo 2031 Para la finalización del Proyecto Apertura Blvd. Diego de Holguín Santa Tecla, Tramo II	Garantizar la movilización vehicular en el rumbo sur poniente para descongestionar el aera metropolitana	$18.340 Millones. / aprobado
	BCIE	Programa de Obras de Mitigación de Riesgos	Garantizar la mitigación de los impactos adversos que podrían generarse en la ejecución de proyectos	$31.7 millones. / aprobado
	BCIE	Asistencias Técnicas no reembolsables	Asistencias técnicas para fortalecimiento institucional, ciudades inclusivas, observatorio, obra cultural y gestión del riesgo	$200,000 / en gestión
Cooperación Multilateral	Consulados en gobiernos de China, la Ciudad de Las Vegas y Suiza	Ayuda Humanitaria por Tormenta Ida	Construcción de 40 viviendas permantes en el Municipio de Aguilares en el Departamento de San Salvador.	$150,000 / Aprobado
	OIT	Generación de Empleo intensivo en la obra pública	Tansferencia de capacidades. Apoyo con capacitaciones y seminario latinoamericano.	$150,000/ en ejecución.
	BM	Tutoría del Proceso de Adquisiciones	Apoyo en proceso de adquisiciones para actuar con transparencia.	$800,000 / en ejecución.
	UNICEF	Asistencia a las familias afectadas por Tormenta Ida	Alimentos y asistencias psicosocial en zona de trabajo del MOP	$25,000 / Aprobado
Cooperacion Descentralizada	ONG´S / UNICEF y ALCALDIAS	Asistencia a las familias afectadas por Tormenta Ida	Alimentos y asistencias psicosocial en zona de trabajo del MOP	$150,000 / ejecutado.
Cooperación Empresarial	ACCP/España	Programa de Vivienda	Construcción de Vivienda Social	$2 millones. Aprobado
	Empresa Privada (ASIA / CASALCO)	Apoyo empresarial a emergencia causada por Ida y Agatha.	Remoción de escombros, liberación de vías, entre otros.	No Determinado
	Alba Petróleos	Donación de 21,000 galones de combustible	Donación hecha por la emergencia de Tormenta Ida	$60,270 / Aprobado
	Hazama/Japón. Asociación de Constructores.	Estudio preliminar de Rehabilitación Urgente de los Puentes Dañados sobre la Carretera Nacional CA-2	Estudio de reconstrucción de puentes dañados en la CA-2 por Tormenta Ida.	---



Dinamismo de la Inversión


TOYOTA

Dinamismo de la Inversión

CUENTAS CLARAS:

TRANSPARENCIA DE INVERSIÓN Y EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA 2009 - 2010

El Ministerio contó con una asignación presupuestaria total de 207.5 millones de dólares, de los cuales comprometió y ejecutó la suma de 181.2 millones entre el 1 de junio de 2009 al 31 de mayo de 2010, lo que representa el 87.3% de utilización de fondos. En esta ejecución, se garantizó la estricta aplicación de la política de austeridad dada por el Presidente de la República al superar la sub-ejecución presupuestaria.

Con los recursos presupuestarios asignados, ha sido posible el desarrollo del Programa de mantenimiento de las carreteras y calles urbanas, a través de las acciones de bacheo, la construcción de proyectos de mejora de la infraestructura vial y obras de mitigación de riesgos en cárcavas y zonas de alto riesgo. Además, hubo apoyo a las labores de emergencia en las áreas e infraestructura que resultó dañada con la tormentas Ida, Agatha y Alex.

Ejecución Presupuestaria Junio 2009 - Mayo 2010

A continuación, El MOP presenta un resumen de la ejecución presupuestaria por área de gestión, donde identifica los montos y porcentajes destinados al Gasto corriente, al gasto de capital y las contribuciones especiales (FOVIAL y Subsidio al Transporte), incluyendo el presupuesto ordinario y el Presupuesto Extraordinario de Inversión Social (PEIS):

MOP: Ejecución Presupuestaria Junio 2009 - MAYO 2010

RUBRO DE GASTO	PRESUPUESTO ASIGNADO	EJECUCION	% DE EJECUCION
APOYO AL DESARROLLO ECONOMICO	**181,723,664**	**164,645,196**	**90.6**
GASTO CORRIENTE	37,639,607	35,921,587	95.4
GASTO DE CAPITAL	43,413,744	35,087,509	80.8
CONTRIBUCIONES ESPECIALES	100,670,313	93,636,100	93.0
APOYO AL DESARROLLO SOCIAL	**25,798,625**	**16,579,647**	**64.3**
GASTO CORRIENTE	4,035,773	2,573,853	63.8
GASTO DE CAPITAL	21,762,852	14,005,794	64.4
TOTAL INSTITUCIONAL	207,522,289	181,224,843	87.3
GASTO CORRIENTE	**41,675,380**	**38,495,440**	**92.4**
GASTO DE CAPITAL	65,176,596	49,093,303	75.3
CONTRIBUCIONES ESPECIALES EN US DOLARES	**100,670,313**	**93,636,100**	**93.0**

Con los recursos presupuestarios asignados al Ministerio y que han sido ejecutados y/o comprometidos en un 87.3%, ha sido posible el desarrollo del Programa de mantenimiento de las carreteras y calles urbanas, a través de las acciones de bacheo desarrollados, la construcción de proyectos de mejora de la infraestructura vial y obras de mitigación de riesgos en cárcavas y zonas de alto riesgo. También hubo apoyo a las labores de emergencia dadas por la Tormenta Ida, en las áreas e infraestructura que resultaron dañadas. De igual forma, se logró proporcionar a todas las dependencias de los insumos necesarios para apoyar la gestión. En el Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano los recursos asignados se orientaron fundamentalmente a apoyar el Programa de Vivienda Fase I.

En el Viceministerio de Transporte los recursos asignados, en su mayoría, fueron destinadas para el pago del Subsidio para la estabilización de las tarifas del transporte público de pasajeros, y un porcentaje relevante para el mantenimiento de la red de semáforos, la señalización vial y el apoyo para las pruebas antidoping que permiten prevenir accidentes en carreteras.

En los primeros tres meses de 2010, MOPTVDU inició los trabajos de pavimentación de dos caminos rurales importantes: Torola - Morazán y Chapeltique - Sesori, ambos financiados con recursos del Presupuesto Extraordinario de Inversión Social. Además, se comprometieron recursos para el desarrollo de otros proyectos de reparación de cárcavas y obras de mitigación en zonas de alto riesgo.

Es importante hacer notar que durante este período se destinó a la inversión de Capital la suma de US $ 49.1 millones para contribuir a la mejora de la infraestructura socio-económica (Carreteras, obras de mitigación, mantenimiento de vías rurales y urbanas, reparación de cárcavas, etc.), lo cual, además de mejorar las condiciones de vida de un sector importante `de la población, permite potenciar el desarrollo económico y social del país. Como desafío, el Ministerio busca utilizar y ejecutar el 100% del Presupuesto asignado, dado que en el período analizado se ha logrado ejecutar y/o comprometer el 87.3% de los fondos, lo cual es un indicador de la necesidad de la implementación de medidas o acciones que permitan acelerar los procesos de licitación y adjudicación de los Proyectos y Obras de Infraestructura socioeconómica y de los proceso de compra de bienes y servicios, a fin de que se logre incrementar el porcentaje de ejecución del presupuesto, lo cual se traducirá sin duda alguna en importantes beneficios para la población.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
PROYECTOS DE INVERSION PUBLICA, JUNIO 2009- MAYO 2010

NOMBRE DE PROYECTOS	PROYECTOS FINALIZADOS	PROYECTOS EN EJECUCION	PROYECTOS EN PROCESOS ADMINISTRATIVOS (POR CONTRATAR)
No FONDO PEIS			**$28,452,328.37**
1 Obras complementarias de mitigación en intersección en ave. Santa Lucía y Calle principal costado oriente de col Santa Lucía, Ilopango, San Salvador	$64,803.14		
2 Obras complementarias de mitigación en urbanización Cimas de San Bartolo No 1, Ilopango, San Salvador	$37,916.74		
3 Mejoramiento de camino rural Chapeltique - Sesori, San Miguel		$9,295,000.00	
4 Rehabilitacion de la carretera Chalatenango - Arcatao		$7,871,075.00	
5 Obras de mitigación en zona de cárcava col. Llano Verde, Ilopango, San Salvador		$2,525,721.83	
6 Construcción de muro de retención en la quebrada La Lechuza en zona de Casa Presidencial.		$300,828.60	
7 Obras de mitigación en zona de Cárcava de reparto Las Cañas, Ilopango, San Salvador		$548,292.59	
8 Construcción de obras de muro de retención en Urbanización Altos del Blvd, San Salvador (Sector11)			$675,754.40
9 Mejoramiento Camino Rural tramo: Tejutepeque - Jutiapa, Cabañas.			$3,800,000.00
10 Mejoramiento Camino Rural tramo: Carretera Litoral - Hato de los Reyes			$3,332,936.07
Sub total	**$ 102,719.88**	**$20,540,918.02**	**$7,808,690.47**
		$28,452,328.37	
No FONDOS DE EMERGENCIA (TORMENTA IDA)			**$29,538,894.27**
1 Rehabilitación del Canal de Desagüe del Lago de Ilopango a consecuencia de la Tormenta Ida tramo I y II.		$1,786,681.49	
2 Adquisición de puentes metálicos modulares tipo Bailey .		$14,927,309.00	
3 Construcción de estribos en puente sobre rio Huiza, Canton Melara.		$658,793.00	
4 Reparación de pila central de puente Chilama, Puerto de La Libertad.		$17,366.84	
5 Montaje de badén sobre rio Huiza, Cantón Melara, La Paz.		$11,620.35	
6 Elaboración de diagnóstico, solución conceptual y asesoría técnica de estructuras temporales y definitivas para la Reconstrucción de 43 obras de paso dañadas por Tormenta Ida en zona Central y Paracentral.		$998,530.70	
7 Construcción de obras de mitigación en talud noreste del reparto Las Cañas, Ilopango, San Salvador (refuerzo a fondo general 2010)		$497,361.74	
8 Rehabilitación de quebrada La Quebradona, calle salida de Verapaz a Guadalupe (primer puente) departamento de San Vicente.		$458,571.66	
9 Construcción de estribos en puentes sobre ríos: San Antonio, Acahuapa, Quezalapa, Titihuapa, y obra de paso La Pita y puente Chalapán.			$3,264,492.00
10 Construcción de obras de muro de retención en Urb Altos del Boulevard, San Salvador (sector 1).			$1,123,292.14
11 Rehabilitación de paso provisional sobre rio Huiza, Cantón Melara, departamento de La Paz.			$250,000.00
12 Construcción de obras de mitigación en talud norte de la Col. Bello San Juan, Los Planes de Renderos, San Salvador.			$50,000.00
13 Construcción de obras de mitigación barrio La Esperanza, Col. Santa Eugenia (frente a comunidad Tutunichapa iv)			$500,000.00
14 Construcción de obras de mitigación reparto Santa Marta 1, barrio San Jacinto, San Salvador			$205,200.00
15 Obras de mitigación en muro de Col. Nuevos Horizontes II, San Martín			$137,915.36
16 Construcción de obras de mitigación en reparto Las Jacarandas, Apopa			$331,288.10
17 Construcción de obras de mitigación en Urb. Campiña 2000, Cuscatancingo			$200,000.00
18 Obras de protección en muro de Col. Altavista, San Martín			$90,000.00
19 Construcción de obras de mitigación en Lot. Santa Teresita, calle Monseñor Romero, contiguo al proyecto Santa Teresa y centro urbano San Martín			$864,000.00
20 Obras de mitigación de cárcava en zona franca de San Bartolo (CORSAIN), Ilopango			$200,000.00
21 Construcción de obras de mitigación en final calle El Bambú, finca El Angel			$145,000.00
22 Oras de mitigación en Urb. El Limón			$100,000.00
23 Obras de mitigación en cantón Malacoff			$95,000.00
24 Obras de mitigación en cárcava de Col. Las Mercedes			$15,000.00
25 Construcción de obras de mitigación en talud norte de la Col. Bella Vista, San Bartolo, San Salvador			$4,016.73

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
PROYECTOS DE INVERSION PUBLICA, JUNIO 2009- MAYO 2010

NOMBRE DE PROYECTOS	PROYECTOS FINALIZADOS	PROYECTOS EN EJECUCION	PROYECTOS EN PROCESOS ADMINISTRATIVOS (POR CONTRATAR)
26 Construcción de obras de mitigación en talud sur del Reparto El Carmen, Soyapango, San Salvador			$304,088.97
27 Construcción de obras de mitigación en talud oriente de la Urb. Jardines de Monte Blanco, Soyapango, San Salvador			$55,032.06
28 Construcción de caja en arenal Monserrat, Col. Malaga, 120m aguas arriba de la 17 av. sur, s.s. (refuerzo a presupuesto fondo PEIS)			$897,758.63
29 Obras de mitigación de cárcava en Col. Guayacán, en Centro Escolar			$60,000.00
30 Rehabilitación de la quebrada San Benito, cantón San Benito, Guadalupe, San Vicente.			$352,136.26
31Rehabilitación del cauce de la quebrada Baila Huevo, en el tramo de intersección con la calle Chiquita y rehabilitación del cauce del rio Acahuapa, en el tramo de la Col. Ex Caridad, en el municipio de San Vicente			$918,831.25
32 Rehabilitación del rio Sepaquiapa, desvío cantón El Paredón, San Pedro Masahuat, La Paz			$16,607.99
33 Rehabilitación del rio Titihuapa, caserío Agua Zarca atrás de Montelimar, cantones La Esperanza y Joya de Girón, Oloculita, La Paz			$3,000.00
Sub total	**$0,00**	**$19,356,234.78**	**$10,182,659.49**
		$29,538,894.27	
No. Fondos asignados a Fovial (Tormenta Ida)			**$13,590,000.00**
Reparación de puentes y obras de paso			**$9,679.036.54**
1 Reparación de daños en puente sobre río Jiboa (ca02), ocasionados por Tormenta Ida		$1,323,000.00	
2 1- Reparación de daños en puente sobre rio Jiboa, calle antigua a Zacatecoluca (rn04) y 2- Reparación de daños en puente Chilama (ca:02); ocasionados por Tormenta Ida		$569,000.01	
3 Reparación de daños en puente sobre rio Acahuapa, entrada a San Vicente (rn04e), ocasionados por Tormenta Ida		$766,000.00	
4 Reparación de obra de paso San Pedro Nonualco-Santa María Ostuma (paz07), dañada por Tormenta Ida		$541,284.50	
5 Reparación de obra de paso rn02e San Salvador La Garita - Soyapango - ca01e, daños en puente eje 81/ zoológico y reparación de cárcava en ruta rn05s km. 37.45; ocasionada por la Tormenta Ida		$292,300.01	
6 Reparación de cárcavas en ruta panorámica (rn03) ,ocasionadas por Tormenta Ida. paquete 1.		$1,036,023.55	
7 Reparación de cárcavas en ruta panorámica (rn03) ,ocasionadas por Tormenta Ida. paquete 2.		$1,816,686.88	
8 Reparación de cárcavas en ruta panorámica (rn03) ,ocasionadas por Tormenta Ida. paquete 3.		$1,303,262.90	
9 Reparación de cárcavas: ruta cus11n; ocasionadas por Tormenta Ida		$303,695.50	
10 Reparación de cárcavas en est. 1+130 de la ruta paz17e, Paraiso de Osorio, Cuscatlán		$774,256.79	
11 Reparación de cárcava en ruta sav16e: sav17e - San Emigdio, ocasionada por Tormenta Ida		$953,526.40	
Sub total	**$0,00**	**$9,679,036.54**	**$0,00**
		$9,679,036.54	
Obras de mitigación en vías pavimentadas y no pavimentadas			**$3,910,963.46**
1 Construcción de obras de mitigación en daños causados por Tormenta Ida en vías pavimentadas de los departamentos de La Paz, San Vicente y Usulután		$907,439.43	
2 Construcción de obras de mitigación en daños causados por Tormenta Ida en vías pavimentadas de los departamentos de La Libertad, San Salvador, Cuscatlán y Cabañas		$1,449,350.62	
3 Construcción de obras de mitigación en daños causados por tormenta ida en vías no pavimentadas de los departamentos de La Paz, San Vicente y Usulután		$496,519.55	
4 Construcción de obras de mitigación en daños causados por Tormenta Ida en vías no pavimentadas de los departamentos de La Libertad, San Salvador, Cuscatlán y Cabañas		$1,057,653.86	
Sub total	**$0,00**	**$3,910,963.46**	**$0,00**
		$3,910,963.46	

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
PROYECTOS DE INVERSION PUBLICA, JUNIO 2009- MAYO 2010

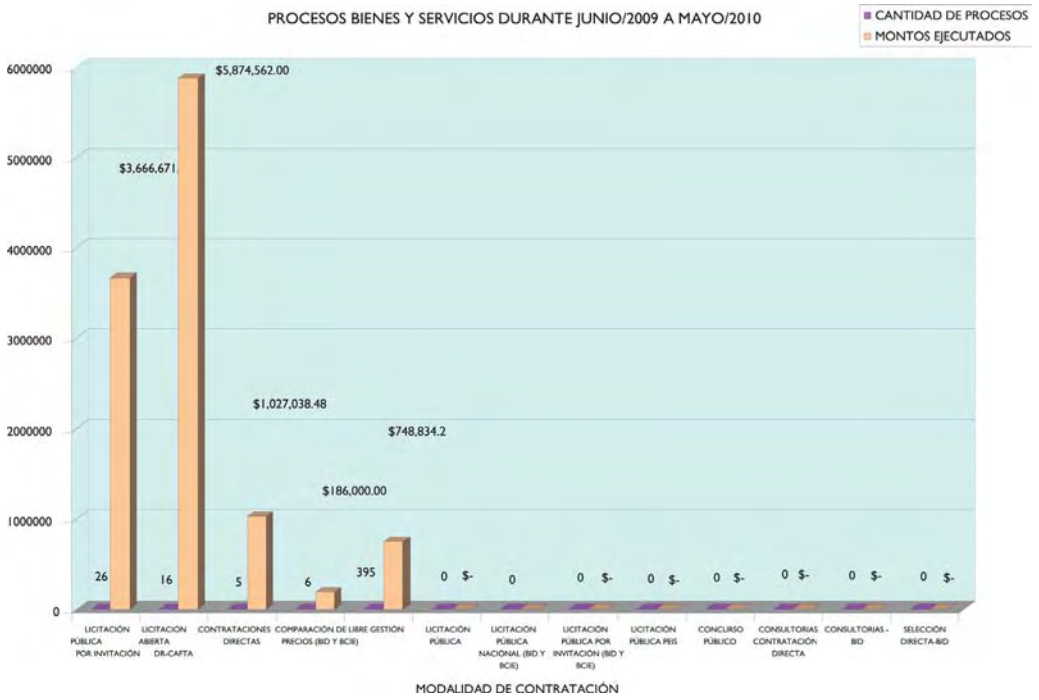
NOMBRE DE PROYECTOS	PROYECTOS FINALIZADOS	PROYECTOS EN EJECUCION	PROYECTOS EN PROCESOS ADMINISTRATIVOS (POR CONTRATAR)
No. Fondo general y fondos externos			**$11,630,345.07**
1 Ampliación de Intercambiador en autopista a Comalapa - Carr. a Los Planes de Renderos, San Salvador. (Fondo General-Provision 2009)	$302,031.32		
2 Ampliación de Alam. Juan Pablo II, entre 75 av. norte y av. Masferrer. San Salvador. (Fondo General-Provision 2009)	$70,008.12		
3 Derechos de vía años anteriores. (Fondo General-Provision 2009)	$24,821.57		
4 Derechos de vía: ampliación de carretera tramo I: Las Piletas - salida sur de Zaragoza, departamento de La Libertad. (Fondo General-Presup 2009-concluido)	$205,000.00		
5 Derechos de vía de años anteriores. (bcie-provision 2009)	$327,490.01		
6 Derechos de vía: mejoramiento camino rural cantón La Canoa - Corral de Mulas, Usulután. (bcie-provision 2009)	$1,862.00		
7 Ampliación de alam. Juan Pablo II entre 75 Av. norte y Av. Masferrer. (BCIE-presup 2009-concluido)	$96,262.07		
8 Ampliación de intercambiador en autopista a Comalapa -Carretera a Los Planes de Renderos, San Salvador. (BCIE-presup 2009-concluido)	$1,386,187.09		
9 Construcción by pass de Usulutan. (BCIE-presup 2009-concluido)	$205,776.69		
10 Construcción de puente de La Amistad del Japón y Centroamérica. (Donación Japón-Presup 2009-concluido)	$2,150,930.00		
11 Pavimentación de camino rural Santa Ana - San Pablo Tacachico. (BID-presup 2009-concluido)	$3,573,992.92		
12 Fortalecimiento institucional. (BID-presup 2009-concluido)	$51,145.00		
13 Mejoramiento camino rural San Fernando - Torola, Morazán. (Unión Europea (UNE)-presup 2009-concluido)	$1,212,771.74		
14 Ampliacion de Alam. Juan Pablo II entre 75 AV. norte y Av. Masferrer. (BCIE-presup 2008-concluido)	$842,649.70		
15 Apertura boulevard Diego de Holguín-Santa Tecla, tramo II. (contrato caducado). (BCIE-presup 2008-concluido)	$66,603.38		
16 Ampliación de Intercambiador en Autopista a Comalapa - Carretera a Los Planes de Renderos, San Salvador. (BCIE-presup 2008-concluido)	$81,949.02		
17 Construccion by pass de Usulután. (contrato caducado). (BCIE-presup 2008-concluido)	$21,260.00		
18 Mejoramiento camino rural San Fernando - Torola, Morazán. (Unión Europea (UNE)-presup 2008-concluido)	$31,669.73		
19 Reparación de rodamiento de puente Pasaquinita, Santa Rosa de Lima	$1,031.82		
20 Terracería puente La Amistad, Pasaquina, La Unión	$15,179.35		
21 Mantenimiento de Puentes Modulares.	$5,330.00		
22 Desmontaje de Puente Modular Amayo, Puerto de La Libertad, La Libertad	$11,102.65		
23 Montaje de Puente Modular sobre rio Acahuapa, San Vicente.	$23,541.03		
24 Montaje de Puente Modular sobre rio San Antonio, La Libertad.	$17,790.01		
25 Montaje de Puente Modular sobre rio San José Las Hojas, San Pedro Masahuat, La Paz.	$8,471.04		
26 Construcción de obras complementarias en puente San José Luna, Hoja de Sal, San Pedro Masahuat, La Paz.	$27,860.30		
27 Mantenimiento de Puente Modular sobre rio Acahuapa, San Vicente.	$12,789.69		
28 Mantenimiento de Puente Modular Las Hojas, San Pedro Masahuat, La Paz.	$409.84		
29 Reparación de Puente Japón (o Montealegre) sobre quebrada arenal seco, San Martín.	$65,000.00		
30 Construcción sistema de drenaje aguas lluvias y colector de descarga Megatec, La Unión. (Fondo General provision 2009)		$789,428.98	
Sub total	**$10,840,916.09**	**$789,428.98**	**$0,00**
		$11,630,345.07	
Total		**$83,211,567.71**	

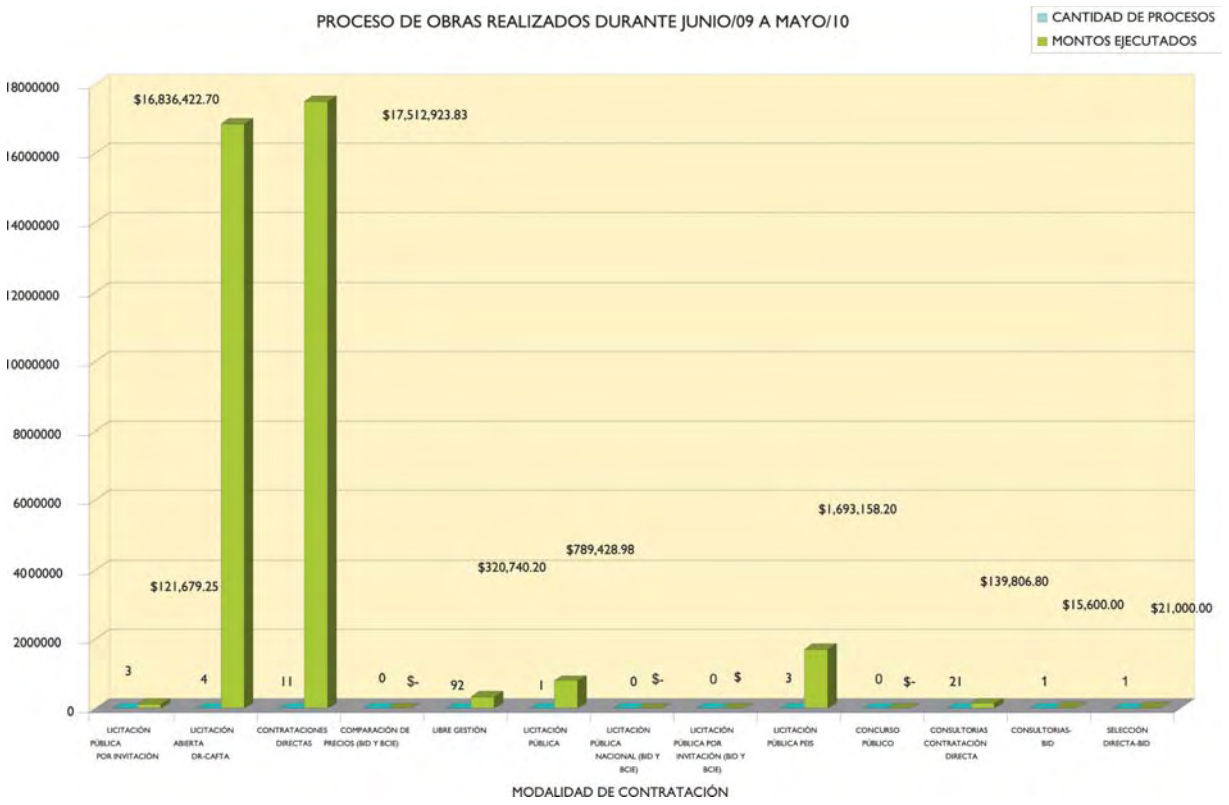
Finalmente, en las siguientes gráficas MOPTVDU muestra los procesos contratados por la Unidad de Adquisiciones y Contrataciones en el período de 01 Junio 2009 al 31 Mayo 2010 y sus respectivos montos de inversión, los cuales se hicieron al ejecutar el Plan de Adquisiciones y Contrataciones Institucional, de acuerdo a la normativa legal y políticas de las entidades financieras.

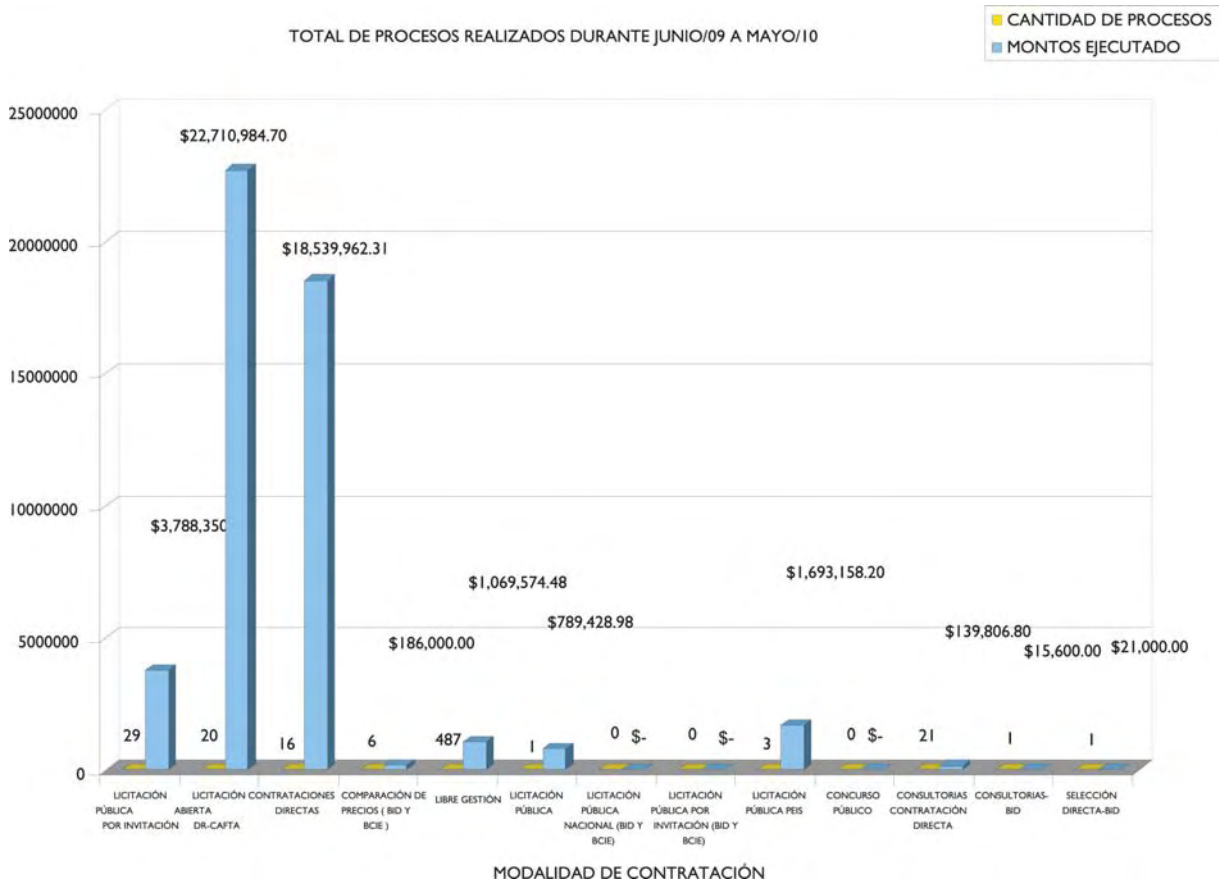
El Área de contratación de obras se hizo para ejecutar los procesos de contratación de los proyectos de Obras de Infraestructura, procesos de Libre Gestión, y apoyar el esfuerzo de contratación del Área de Bienes y Servicios. Todo bajo la búsqueda del beneficio de todas las Direcciones y Gerencias que constituyen el MOPTVDU y todas las personas naturales y jurídicas que participan en los procesos de contratación de obras, bienes y servicios y la población que se beneficia de los proyectos ejecutados por el Ministerio.

PROCESOS CONTRATADOS POR LA UNIDAD DE ADQUISICIONES Y CONTRATACIONES INSTITUCIONAL-MOPTVDU, DURANTE EL PERIODO DEL 01 JULIO/2009 A 31 MAYO/2010.

		BIENES Y SERVICIOS		OBRAS		TOTAL DE PROCESOS	
No.	TIPO DE PROCESO	CANTIDAD DE PROCESOS	MONTO	CANTIDAD DE PROCESOS	MONTO	TOTAL CANTIDAD DE PROCESOS	TOTAL DE MONTOS DE PROCESOS
1	LICITACIÓN PÚBLICA POR INVITACIÓN	26	$ 3,666,671.28	3	$ 121,679.25	29	$ 3,788,350.53
2	LICITACIÓN ABIERTA DR-CAFTA	16	$ 5,874,562.00	4	$ 6,836,422.70	20	$ 22,710,984.70
3	CONTRATACIONES DIRECTAS	5	$ 1,027,038.48	11	$ 17,512,923.83	16	$ 18,539,962.31
4	COMPARACIÓN DE PRECIOS (BID Y BCIE)	6	$ 186,000.00	0	$ -	6	$ 186,000.00
5	LIBRE GESTIÓN	395	$ 748,834.28	92	$ 320,740.20	487	$ 1,069,574.48
6	LICITACIÓN PÚBLICA	0	$ -	1	$ 789,428.98	1	$ 789,428.98
7	LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL (BID Y BCIE)	0	$ -	0	$ -	0	$ -
8	LICITACIÓN PÚBLICA POR INVITACIÓN (BID Y BCIE)	0	$ -	0	$ -	0	$ -
9	LICITACIÓN PÚBLICA PEIS	0	$ -	3	$ 1,693,158.20	3	$ 1,693,158.20
10	CONCURSO PÚBLICO	0	$ -	0	$ -	0	$ -
11	CONSULTORIAS CONTRATACIONES DIRECTA	0	$ -	21	$ 139,806.80	21	$ 139,806.80
No.	TIPO DE PROCESO						
12	CONSULTORIAS -BID	0	$ -	1	$ 15,600.00	1	$ 15,600.00
13	SELECCIÓN DIRECTA-BID	0	$ -	1	$ 21,000.00	1	$ 21,000.00
	TOTALES	**448**	**$ 11,503,106.04**	**137**	**$ 7,450,759.96**	**585**	**$ 48,953,866.00**




PROCESO DE OBRAS REALIZADOS DURANTE JUNIO/09 A MAYO/10
CANTIDAD DE PROCESOS
MONTOS EJECUTADOS
18000000
16000000
14000000
12000000
10000000
8000000
6000000
4000000
2000000
0
$16,836,422.70
$17,512,923.83
$121,679.25
$320,740.20
$789,428.98
$1,693,158.20
$139,806.80
$15,600.00
$21,000.00
3
4
11
0
$-
92
1
0
$-
0
$
3
0
$-
21
1
1
LICITACIÓN PÚBLICA POR INVITACIÓN
LICITACIÓN ABIERTA DR-CAFTA
CONTRATACIONES DIRECTAS
COMPARACIÓN DE PRECIOS (BID Y BCIE)
LIBRE GESTIÓN
LICITACIÓN PÚBLICA
LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL (BID Y BCIE)
LICITACIÓN PÚBLICA POR INVITACIÓN (BID Y BCIE)
LICITACIÓN PÚBLICA PEIS
CONCURSO PÚBLICO
CONSULTORIAS CONTRATACIÓN DIRECTA
CONSULTORIAS-BID
SELECCIÓN DIRECTA-BID
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN


TOTAL DE PROCESOS REALIZADOS DURANTE JUNIO/09 A MAYO/10
CANTIDAD DE PROCESOS
MONTOS EJECUTADO
25000000
20000000
15000000
10000000
5000000
0
$22,710,984.70
$18,539,962.31
$3,788,350
$1,069,574.48
$1,693,158.20
$789,428.98
$186,000.00
$139,806.80
$15,600.00
$21,000.00
29
20
16
6
487
1
0
$-
0
$-
3
0
$-
21
1
1
LICITACIÓN PÚBLICA POR INVITACIÓN
LICITACIÓN ABIERTA DR-CAFTA
CONTRATACIONES DIRECTAS
COMPARACIÓN DE PRECIOS (BID Y BCIE)
LIBRE GESTIÓN
LICITACIÓN PÚBLICA
LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL (BID Y BCIE)
LICITACIÓN PÚBLICA POR INVITACIÓN (BID Y BCIE)
LICITACIÓN PÚBLICA PEIS
CONCURSO PÚBLICO
CONSULTORIAS CONTRATACIÓN DIRECTA
CONSULTORIAS-BID
SELECCIÓN DIRECTA-BID
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN

Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano

GOBIERNO DE EL SALVADOR
UNIR, CRECER, INCLUIR

UN AÑO DE CAMBIOS