

INFORME DE LABORES 2012-2013

# Buenas obras para un país que **cambia**

Ministerio de Obras Públicas,  
Transporte, Vivienda y  
Desarrollo Urbano



REPUBLICA DE  
**EL SALVADOR**  
UNIDAD, JUSTICIA, PAZ



El cambio continúa



El Salvador: nuestro rumbo  
hacia la modernidad

## El Salvador, un país que cambia

Las buenas obras de hoy continúan transformando positivamente a El Salvador y le proyectan hacia el futuro. El Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOP) y el Fondo de Conservación Vial (FOVIAL), obrando con transparencia, contribuyen a desarrollar el país a través de la construcción, el rescate y el mantenimiento intensivo de carreteras, caminos rurales, puentes y obras de paso, así como mediante el más grande programa de obras de protección a la vida, a las viviendas, las cosechas y los bienes de la población en laderas y ríos amenazantes. Mientras, el sector vivienda en su conjunto produjo 51,000 soluciones habitacionales en la presente administración y el sector transporte da pasos trascendentales dirigidos a cambiar el obsoleto sistema de transporte hacia uno nuevo, funcional, moderno, accesible y seguro.

# Informe sobre la obra y el deber cumplido

Informe de labores 2012-2013

Ministerio de Obras Públicas,  
Transporte, Vivienda y  
Desarrollo Urbano



GERSON MARTÍNEZ  
Ministro de Obras Públicas, Transporte,  
Vivienda y Desarrollo Urbano  
HUGO BARRIENTOS  
Viceministro de Obras Públicas  
NELSON GARCÍA  
Viceministro de Transporte  
ROBERTO GÓCHEZ  
Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano

Se permite la reproducción parcial o total,  
sin fines lucrativos.

Diseño y fotografía de portada,  
fotografías internas:  
Gerencia de Comunicaciones-MOP  
Asesoría de Comunicaciones-FOVIAL

Diseño gráfico y diagramación interna:  
Katya Salamanca

Redacción de textos y revisión general:  
Aleida Carolina Almendárez

Primera edición, junio de 2013

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA,  
TRANSPORTE Y DESARROLLO URBANO  
Plantel La Lechuza, carretera a Santa Tecla, km 5 ½,  
San Salvador, El Salvador, Centroamérica

CASA DE LA TRANSPARENCIA  
Oficina de Información y Respuesta  
Teléfono: 25 28 32 18  
Sitio electrónico: <http://www.mop.gob.sv>  
Correo electrónico: [oir@mop.gob.sv](mailto:oir@mop.gob.sv)





*Mauricio Funes*  
*Presidente de la República de El Salvador*  
*2009-2014*



*Gerson Martínez*  
*Ministro de Obras Públicas, Transporte,*  
*Vivienda y Desarrollo Urbano*  
*2009-2014*

# Contenido

## RESUMEN EJECUTIVO

### EL SALVADOR, UN PAÍS QUE CAMBIA

Buenas obras para mejorar la vida	14
Carreteras del desarrollo	16
Puentes y obras de paso	17
Obras de protección a la vida	18
Obras en ríos	20
El trabajo comunitario	21
FOVIAL: gestión eficiente y mayor inversión	22
Transporte digno y seguridad vial	22
Vivienda y hábitat sustentables	25
Hacia un modelo de gerencia pública centrado en la ciudadanía	26
Participación comunitaria y gestión social	27
De la opacidad a la transparencia	27
Confianza en el MOP convoca cooperación internacional	27
El aporte del MOP a la seguridad ciudadana	28
Contribución del MOP a la ejecución del Convenio del Reto del Milenio	28
Reconocimiento mundial de las buenas obras	32
El Salvador progresa en el diseño de su política de logística, transporte y puertos	32

## CAPÍTULO 1

### BUENAS OBRAS PARA MEJORAR LA VIDA (VMOP)

Crecer para transformar	35
Carreteras y caminos rurales	36
Puentes y obras de paso	38
Obras de protección	39
Obras en ríos	39
Mantenimiento más cerca de las comunidades	40
Planificación de las buenas obras	42
Investigación para continuar las buenas obras	47
Trabajo conjunto con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo	47
Contribución del MOP a la ejecución del Convenio del Reto del Milenio	53

## CAPÍTULO 2

### MÁS EFICIENCIA, MÁS INVERSIÓN (FOVIAL)

Más inversión, más empleos	61
Más innovación y más calidad	62
Rescate intensivo de vías	62
Protección de familias y comunidades	64

Plan invernal MOP-FOVIAL	67	Transparencia, ética y anticorrupción	103
Todo a la luz: transparencia y anticorrupción	68	Cero arbitrajes, cero juicios, cero sentencias	106
Pasos importantes para el rescate financiero	70	Adaptación al cambio climático y blindaje de la obra pública	108
Escuchamos y atendemos a la ciudadanía	70	Nuestro aporte para construir un país seguro	111
<b>CAPÍTULO 3</b>		Accesibilidad sin exclusión, sin discriminación	111
<b>TRANSPORTE DIGNO Y SEGURIDAD VIAL (VMT)</b>		Gestión transparente, eficiente y eficaz	111
Inversión para un transporte digno y seguro	74	Planificación estratégica y visión corporativa	115
Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador	74	Servidores públicos íntegros y capacitados	117
Nuevo sistema prepago de pasaje para transporte público	76	Informática al servicio de la transparencia	117
Por un país sin accidentes viales	78	Fortalecimiento de la imagen institucional	118
Mejoramiento del tráfico y la señalización vial	81	<b>CAPÍTULO 6</b>	
Inspectoría de transporte	82	<b>COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA UN PAÍS QUE CAMBIA</b>	
Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito (FONAT)	84	Cooperación financiera reembolsable	121
<b>CAPÍTULO 4</b>		Cooperación financiera no reembolsable	122
<b>VIVIENDAS Y HÁBITAT PARA LA SEGURIDAD HUMANA (VMVDU)</b>		Cooperación técnica no reembolsable	125
Seguridad y hábitat: el bienestar comienza en casa	88	Cooperación SUR-SUR	125
Vivienda y mejoramiento integral de asentamientos urbanos precarios	93	Intercambio de experiencias con Alemania	125
Fondo Social para la Vivienda	96	Gestiones de cooperación técnica	126
Fondo Nacional de Vivienda Popular	98	Inversiones proyectadas en infraestructura logística: financiando el desarrollo	128
Instituto de Legalización de la Propiedad	98	<b>CAPÍTULO 5</b>	
<b>UN NUEVO MODELO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL (OBRAS PÚBLICAS)</b>		De la mano con la ciudadanía	
De la mano con la ciudadanía		102	

# Misión y visión

---

## MISIÓN

Liderar, rectorar y gestionar la obra pública, la vivienda y el transporte, para dinamizar el desarrollo humano, en un territorio ordenado y sustentable, que integre el esfuerzo público, privado, ciudadano y comunitario, con ética y transparencia, en una perspectiva regional.

## VISIÓN

Institución rectora y líder del ordenamiento y desarrollo territorial, centrada en los desarrollos de la infraestructura, la vivienda y el transporte, a fin de elevar la calidad de vida de la población, en armonía con la naturaleza y con altos niveles de calidad y de transparencia.

# Valores

---

- Servicio centrado en la gente
- Compromiso de país
- Protección de la vida
- Responsabilidad
- Eficacia y eficiencia
- Previsión
- Sostenibilidad
- Participación
- Competitividad
- Legalidad
- Honradez
- Transparencia
- Integralidad y trabajo en equipo
- Probidad
- Humanización de las relaciones laborales

# Principios

---

- Seguridad Humana
- Inclusión
- Solidaridad
- Igualdad
- Equidad
- Justicia
- Integridad
- Unidad de país
- Integración regional
- Sustentabilidad ambiental institución

# El Salvador, un país que cambia





# El Salvador, un país que cambia

## RESUMEN EJECUTIVO

Las buenas obras de hoy continúan transformando positivamente a El Salvador y le proyectan hacia el futuro. El Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOP) y el Fondo de Conservación Vial (FOVIAL), obrando con transparencia, contribuyen a desarrollar el país a través de la construcción, el rescate y el mantenimiento intensivo de carreteras, caminos rurales, puentes y obras de paso, así como mediante el más grande programa de obras de protección a la vida, a las viviendas, las cosechas y los bienes de la población en laderas y ríos amenazantes. Mientras, el sector vivienda en su conjunto produjo 51,000 soluciones habitacionales en la presente administración y el sector transporte da pasos trascendentales dirigidos a cambiar el obsoleto sistema de transporte hacia uno nuevo, funcional, moderno, accesible y seguro.

### Buenas obras para crecer y progresar

Pareciera que el MOP está destinado por la providencia a expresar en su trabajo y en su vida interna los resabios y rezagos del país o, en sentido contrario, las cualidades y progresos que nuestra nación y el Estado salvadoreño van alcanzando.

La industria de la construcción, que es uno de los multiplicadores de la economía y el empleo, cuenta en la inversión pública con su principal palanca de apoyo e impulso. La inversión total en infraestructura pública durante el año fue de \$ 633.3 millones, de la cual \$ 416.3 millones corresponden a inversión y transferencias efectuadas por este ramo (ver tabla 1).

De esta inversión movilizada, la obra de infraestructura vial, mantenimiento y protección en laderas y ríos ascendió a \$ 188.9 millones (valor contractual). Con ello se generó un total de 15,558 empleos directos y se contribuyó a crear o mantener 46,674 empleos indirectos.<sup>1</sup> Esta inversión incluye obras de protección y mitigación de riesgos en comunidades dislocadas a largo y ancho del país, como parte de una nueva política de cooperación con los municipios.

Con la ejecución transparente y cada vez

1. Corresponde a 2,558 empleos generados por el Viceministerio de Obras Públicas más un aproximado de 13,000 puestos generados por el FOVIAL. El empleo indirecto se calculó multiplicando por 3 los empleos directos.

más eficiente de la obra pública, el MOP impulsa una estrategia dirigida a dinamizar y facilitar la movilidad de la población, la modernización de los sistemas de transporte público de personas, como también a dinamizar la cadena de suministros y el transporte de los productos. Esta estrategia además contribuye a disminuir los altos costos logísticos que afectan a nuestros productores, al comercio y a la competitividad de país, impactando al final de la cadena sobre la población entera, y con mayor severidad sobre los más pobres.

#### Un año de trabajo intenso y resultados

En el año sujeto a evaluación, el MOP, por medio del Viceministerio de Obras Públicas (VMOP), ejecutó un total de 47 obras que en conjunto tienen un valor contractual de \$ 83.6 millones. De esta manera se generó un total de 2,558 empleos directos y 7,674 empleos indirectos.

#### Transformando el ingreso corriente en inversión

Adicionalmente, se han ejecutado obras comunitarias para el desarrollo, que han transformado el gasto corriente en inversión en distintas partes del territorio nacional, en un monto equivalente a \$ 14.7 millones.

En el contexto de esta inversión, el MOP alcanzó resultados significativos y comparativamente crecientes respecto a los años anteriores, tal como se visualiza en el gráfico 1.

Se evidencia el incremento de los montos comprometidos por año, que representan, entre otros, un mayor esfuerzo por construir obras que respondan a la demanda ciudadana y a los objetivos nacionales, lo que se manifiesta en el incremento de contratos de obras de infraestructura llevadas a cabo en los 14 departamentos del país.

El FOVIAL invirtió \$ 90.6 millones en obras

de infraestructura, entre lo que se encuentra la modernización de la autopista Los Chorros. Realizó también una inversión de \$ 5.7 millones en la ejecución de obras de mitigación. Efectuó la pavimentación de la ruta Garita Palmera y la construcción del puente sobre el zanjón El Chino; la carretera pavimentada del cantón El Jagüey-El Tamarindo (La Unión), por un total de \$ 3.7 millones, y la pavimentación de El Embarcadero-Los Corrales (La Unión), por una suma de \$ 1.4 millones.

En el programa de señalización y seguridad vial, el FOVIAL invirtió \$ 2.5 millones en 6 contratos a escala nacional, del mismo modo que ejecutó el programa de mantenimiento rutinario con una inversión de \$ 59.9 millones.

A través del Viceministerio de Transporte (VMT), el MOP ha impulsado un conjunto de proyectos estratégicos orientados a contribuir al ordenamiento del sector transporte, al mejoramiento de la seguridad vial, y a la seguridad del transporte colectivo.

**TABLA 1**

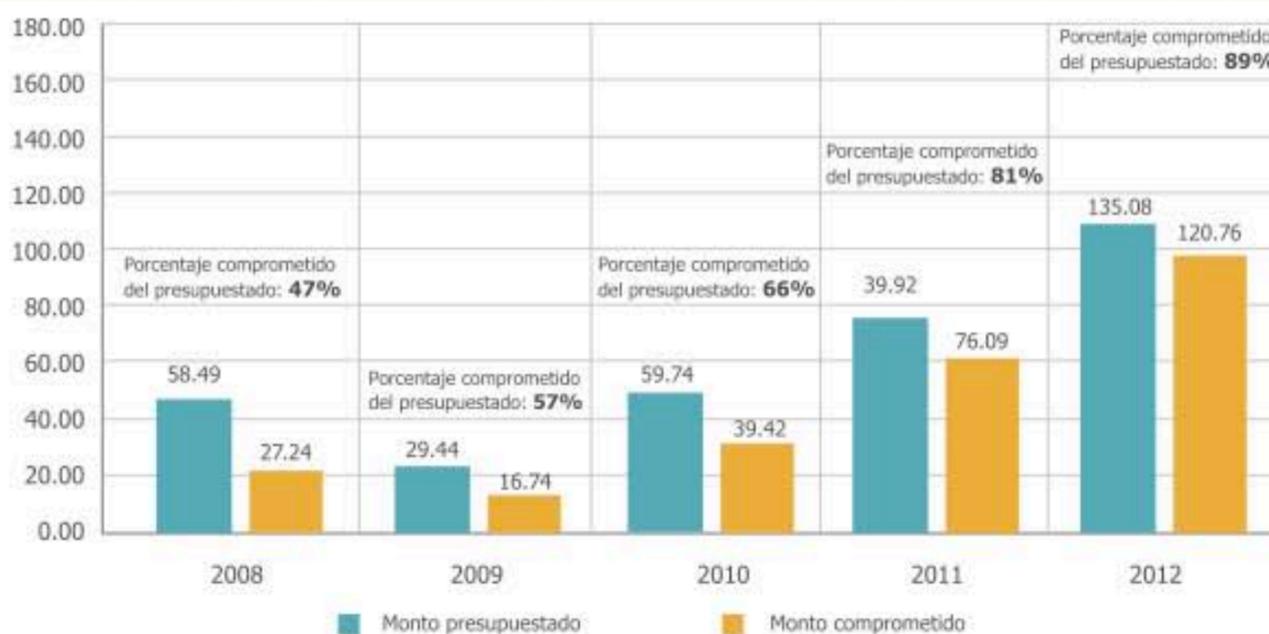
Detalle de inversión y transferencias (millones de dólares)

Inversión		Transferencias e inversión con gasto corriente	
Viceministerio de Obras Públicas (VMOP)	\$ 83.6	Obras comunitarias de la Dirección de Mantenimiento Vial	\$ 14.7
Viceministerio de Transporte (VMT)	\$ 21.7	Pago de compensación para estabilizar tarifas de transporte	\$ 52.3
Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU)	\$ 33.29	Créditos otorgados por el sector vivienda (FONAVIPO y FSV)	\$ 120.1
Fondo de Conservación Vial (FOVIAL)	\$ 90.6		
Total por categoría	\$ 229.2		\$ 187.1
<b>TOTAL: \$ 416.3</b>			

Fuente: Unidad de Desarrollo Institucional-MOP.

## GRÁFICO 1

Montos presupuestados y montos comprometidos para proyectos de inversión en infra estructura (millones de dólares)



Fuente: Unidad de Desarrollo Institucional, MOPTVDU

El VMT comenzó además la construcción del primer tramo del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS) y la Terminal de Integración.

Por su parte, el Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU), en conjunto con todo el sector vivienda, desarrolla una política fundamentada en un enfoque de derechos, que supera la ausencia de política que se experimentó por varios años, así como el concepto asistencialista de ayuda eventual.

Durante el cuarto año de gestión, los proyectos impulsados alcanzan \$ 153 millones. La obra principal está relacionada con la aprobación de financiamiento para la construcción de vivienda y el mejoramiento de barrios, al igual que el otorgamiento de créditos.

### Carreteras del desarrollo

La tendencia experimentada por la inversión social se expresa en los caminos, calles y obras realizadas con base en las nuevas políticas públicas que son impulsadas por el MOP y que a)

impactan directamente en las zonas de mayor pobreza, b) generan beneficios en las zonas que presentan mayores índices de violencia, beneficiando espacialmente a la juventud y a las mujeres en riesgo, y c) impactan a su vez en las zonas de más alto riesgo ambiental y mayor vulnerabilidad frente al cambio climático.

Para lograr esto, el VMOP y el FOVIAL aplican un novedoso Índice de Impactos Económico-sociales de los Caminos Rurales, hasta ahora inexistente, que se basa en la incorporación de un conjunto de subíndices como a) capacidad potencial para el desarrollo de actividades productivas (limitadas por las condiciones del camino), b) el tamaño de la población total y la población pobre, mujeres y niños, c) las condiciones de distribución de la riqueza, d) el potencial de la producción de bienes transables, e) el potencial apalancamiento y retorno de las inversiones privadas, f) la capacidad de conectividad regional o internacional, todos aplicados en un concepto de red, para lo cual la vía seleccionada debe conectar al menos en uno de sus extremos con una vía de igual o superior categoría. Este cambio es-

tructural deja atrás las decisiones discrecionales para beneficiar intereses particulares.

En el marco del plan de carreteras y caminos rurales, se contrataron obras en el cuarto año de gestión por un total de \$ 79.2 millones repartidos en 22 proyectos, de los cuales 7 han finalizado y 15 se encuentran en ejecución. Con esta inversión, fueron construidos o mejorados un total de 186.42 km, en un esfuerzo por dotar progresivamente el país de vías con estándares internacionales de calidad y con garantía de conservación.

Entre las principales obras viales del año destaca el bulevar Monseñor Romero, cuya inversión final en su construcción fue \$ 34.1 millones. Así también, junto a la autopista de Los Chorros (inversión FOVIAL), fue finalizado el by pass de Usulután, inaugurado el 31 de enero de 2013, que tiene una extensión de 9.3 km y representa una inversión de \$ 4.9 millones.

#### La Longitudinal del Norte

Adicionalmente, el MOP ha avanzado más de un 70 % en la rehabilitación de más de 42 km de carretera entre los municipios de Nueva Concepción, Amayo y Chalatenango, que representan el último tramo de la carretera Longitudinal del Norte. La inversión alcanza \$ 24 millones, y forma parte de los compromisos contenidos en el convenio suscrito por el Estado de El Salvador con la Corporación Reto del Milenio dentro del proyecto FOMILENIO I.

#### Impulso a la Cordillera del Bálsamo

En la zona central del país se puso en ejecución un emprendedor plan para desarrollar una nueva conectividad para los departamentos de San Salvador, La Libertad y Sonsonate, a lo largo de la Cordillera del Bálsamo. Es un conjunto de obras que no tiene precedentes y que promoverá el desarrollo de esta región altamente productiva, distinguida además por su elevado potencial turístico.

Se sitúa aquí la construcción de la nueva carretera pavimentada de La Cumbre, entre Comasagua y el desvío a Chiltiupán, que comprende 9.58 km de carretera de montaña, con un costo de \$ 5.8 millones, así como la nueva carretera pavimentada de Comasagua a Jayaque y la construcción de una nueva vía pavimentada desde Tamanique hacia la carretera del Litoral, entre otras.

#### Nuevo corredor estratégico

De igual forma se encuentra en ejecución la carretera paralela a la Troncal del Norte, con una inversión de aproximadamente US\$9.7 millones, entre San Pablo Tacachico, en el departamento de La Libertad, y la Nueva Concepción, en el departamento de Chalatenango, la cual atraviesa tres de los valles más productivos del país y es la principal carretera transversal que conecta a la carretera Longitudinal del Norte.

A su vez, con el plan de rescate intensivo de vías en todo el territorio nacional, el FOVIAL rescató más de 48.6 km, que incluye el tramo Apopa-Quitazol, en la Troncal del Norte, en el que circulan más de 45,000 vehículos diarios. La inversión del FOVIAL en la primera etapa del proyecto fue de \$ 1.5 millones, y en la segunda, \$ 2.5 millones, totalizando \$ 4 millones. A ello se añade el rescate del tramo Santa Tecla-La Cuchilla, la nueva autopista Los Chorros, que tiene una longitud de 8.2 km, con una inversión de \$ 14.7 millones.

#### Puentes y obras de paso

La construcción y rehabilitación de puentes y obras de paso ejecutadas por el MOP en el cuarto año de labores alcanzó una suma de contratos por \$ 10.1 millones. Con dicha inversión se han desarrollado 15 proyectos, de los cuales 9 han finalizado y 6 se encuentran en ejecución.

Igual que en los tres años anteriores, en todos los puentes y obras de paso construidos en la nueva gestión se han cumplido las normas actualizadas de adaptación al cambio climático para imprimir resiliencia a la obra física.

A la vez, se ha realizado un avance de país en el cumplimiento de las normas de accesibilidad universal. Ello explica la construcción de puentes voladizos para peatones y el inicio de ciclorrutas, ya que tanto en zonas urbanas como rurales las obras de paso son utilizadas por personas que circulan a pie o en bicicletas rumbo a sus sitios de estudio o trabajo, negocios o viviendas, así como por vehículos livianos y de carga. Estos puentes de tercera generación poseen resistencia de hasta 40 toneladas y una vida útil de cien años, los de acero pueden desarmarse y reubicarse atendiendo necesidades y estrategias de conectividad.

Entre los principales proyectos finalizados destaca el puente permanente sobre el río Quezalapa de una extensión de 138.3 m. Esta obra contribuirá a abrir más oportunidades y a garantizar la movilidad segura para las comunidades del municipio de Suchitoto. El monto total de la inversión fue de \$ 1.7 millones y está beneficiando a más de 45,000 habitantes de Suchitoto, Tenancingo y Cinquera (Cuscatlán y Cabañas).

Otro puente que mejorará la calidad de vida de la población y dinamizará la cadena logística es el que se encuentra sobre el río Copapayo (aún en construcción), que restablecerá la conectividad total entre los departamentos de Sonsonate y La Libertad. El monto total de la inversión en curso es de \$ 2.3 millones. La obra beneficiará a 1.1 millones de habitantes de los municipios de Sonsonate, Armenia, Sacacoyo y Ateos.

Actualmente se encuentra en proceso de contratación la construcción de uno de los más

importantes puentes del país a reemplazarse, sobre el río Lempa, en el cantón San Isidro, departamento de La Libertad, el cual conectará a la nueva carretera paralela a la Troncal del Norte o de los Tres Valles.

Esta vía tendrá un impacto estratégico en la vida del país, ya que además de ofrecer una alternativa más eficiente para la movilidad de las personas del occidente hacia la zona norte se constituirá en un corredor logístico hacia esa misma zona. Mejorará la relación binacional con Honduras, permitiendo ahorro de costos, tiempos, distancias, combustible y dinero, y, a la vez, será una opción para descompresionar el tráfico de la zona metropolitana del Gran San Salvador.

En materia de estructuras de paso, entre los proyectos finalizados por el FOVIAL se encuentra el puente sobre el río Desagüe (Cuscatlán), con un costo de \$ 0.5 millones, y la obra de paso en San Luis Talpa-Comalapa (La Paz), con un monto contractual de \$ 0.3 millones.

### Obras de protección a la vida

Para proteger la vida de poblaciones y sus bienes, así como la infraestructura social y productiva, en el presente año, el MOP, además de la obra realizada por FOVIAL, desarrolló un total de 18 proyectos de protección y mitigación, de los cuales 7 amenazaban personas y viviendas y 11 afectaban carreteras. El monto invertido en este tipo de obras alcanzó \$ 5 millones en este año de gestión.

Entre los proyectos más importantes se encuentra la solución definitiva que el MOP está dando a la grave situación de riesgo que han sufrido los habitantes del reparto La Campanera, debido a la existencia de una cárcava de un aproximado de 205 metros de largo, 25 metros de ancho y 25 metros de profundidad. La in-



Obra de protección, Colonia Málaga

versión en esas obras de protección es de \$ 2.3 millones. También son relevantes dos obras de mitigación, una en la comunidad Las Victorias y otra en la urbanización Los Naranjos, las cuales han contribuido a reducir la vulnerabilidad de las viviendas del sector, ambas totalizan un costo de \$ 0.85 millones.

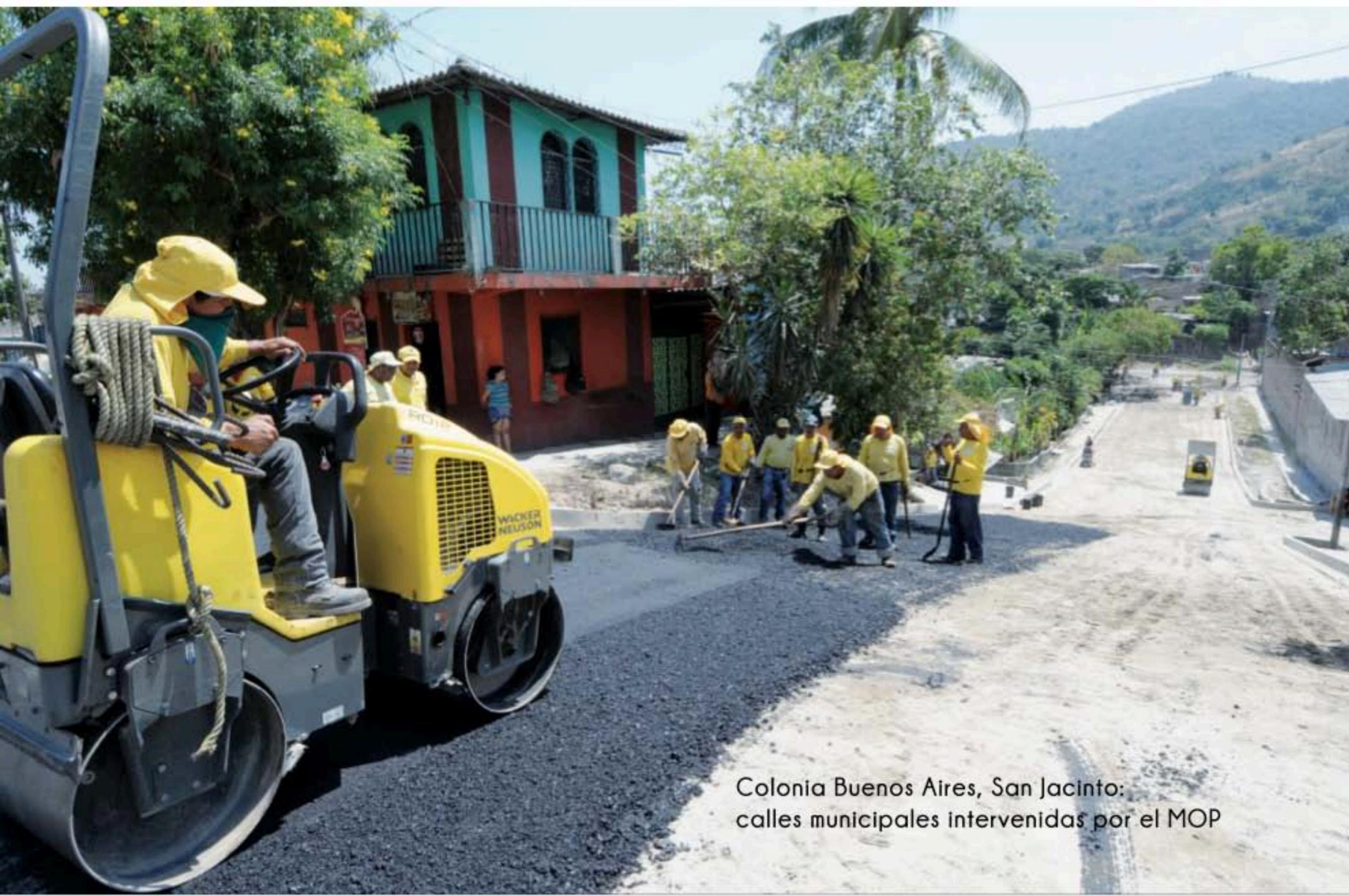
Adicionalmente, a través del FOVIAL, este año se realizaron obras de mitigación de riesgos mediante una inversión de \$ 5.3 millones, con los cuales se alcanzó el número de 365 cárcavas eliminadas a lo largo de estos cuatro años.

Entre esos proyectos, se encuentra la obra de protección en Masahuat (Santa Ana), con una inversión de \$ 0.5 millones; bulevar Venezuela (San Salvador), con \$ 0.4 millones; cárcava en bóveda de Guayapa, con \$ 0.2 millones; y el monumental muro de protección a la carretera en la frontera de Las Chinamas, que alcanzará al finalizar otras etapas un monto total de inversión de \$ 2.2 millones.

## Obras en ríos

A lo largo de este año el MOP realizó obras para la prevención de riesgo y reducción de la vulnerabilidad en ríos y quebradas, a través de la ejecución del programa de obras de protección y mitigación. Descollan aquí las obras realizadas en la cuenca baja del río Lempa, que representaron una inversión de \$ 5.3 millones. Dicha zona es una de las más castigadas del país en cada invierno, debido a su vulnerabilidad a las inundaciones.

Con estas intervenciones, sin embargo, se redujo el riesgo de la población, de los productores y de una gran diversidad de cultivos que se generan en la zona. Los municipios beneficiados directamente con estas obras son Tecoluca, Jiquilisco y Mercedes Umaña, en los departamentos de San Vicente y Usulután, en orden el respectivo.



Colonia Buenos Aires, San Jacinto:  
calles municipales intervenidas por el MOP

Además, se han realizado un conjunto de obras en los principales ríos y quebradas del área metropolitana de San Salvador, todas por un valor de \$ 8.4 millones, tales como las obras de protección en la quebrada Chilismuyo en Ciudad Satélite (San Salvador); las obras de mitigación en la quebrada La Lechuza, adyacentes al MOP; las obras en la zona del puente sobre el Bulevar del Ejército y río Acelhuate y las obras en la zona del puente Chaparrastique sobre el Arenal Seco, entre otros.

Entre los proyectos concluidos y en ejecución, se encuentra la caja de concreto en el Arenal Monserrat, colonia Málaga (San Salvador), con un monto de inversión total de \$ 2.2 millones. Esta obra emblemática resolvió en buena medida los factores de la tragedia en la que murieron personas fieles de la iglesia cristiana Elim.

Asimismo, el MOP a través de la Dirección de Mantenimiento Vial realizó múltiples intervenciones consistentes en dragado y construcción de bordas provisionales en el río Paz, fronterizo con Guatemala, que amenazaba con un desastre ambiental en la zona del cantón La Hachadura, San Francisco Menéndez (Ahuachapán).

Al mismo tiempo, se realizaron dragados y obras de mitigación en distintos ríos del país: río Grande de San Miguel, sector cantón La Danta y cantón Puerto Parada, (Usulután); río Copapayo, sector de Armenia (Sonsonate); río El Nispero, Mejicanos (San Salvador); río Huastena, Concepción Quezaltepeque (Chalatenango); río Chalapán, San Pedro Perulapán (Cuscatlán); y río Sucio, San Pablo Tacachico (La Libertad).

De igual forma, se realizaron trabajos en las quebradas del cantón El Ranchador (Santa Ana); quebrada Amate Blanco (Tepetitán); quebrada El Garrobo, además del dragado en la calle El Chupadero (Santa Ana), todas por un monto de \$ 0.4 millones.

## El trabajo comunitario

Con respecto a las obras comunitarias o micro-realizaciones ejecutadas vía administración con trabajadores del MOP a través de la Dirección de Mantenimiento Vial, la inversión para el cuarto año fue de \$ 14.7 millones.

Ello ha sido posible gracias a la desconcentración del trabajo del MOP a través de planteles de maquinaria, personal técnico y de campo, que acompaña el esfuerzo de priorización que se lleva a cabo desde el programa presidencial Territorios de Progreso, especialmente en lo relacionado con el mantenimiento y construcción de caminos rurales, puentes y eliminación de cárcavas que ahora se realizan con un nuevo sentido de oportunidad y eficiencia.

Para atender la zona occidental, el plantel reabierto se ubica en Santa Ana. Para responder a las demandas de la zona oriental, que incluye La Unión, Usulután y Morazán, el plantel se ha fortalecido en la ciudad de San Miguel y se mantienen operando los planteles de La Paz y Chalatenango. La zona central, incluyendo La Libertad, sigue trabajándose desde el plantel central La Lechuza, San Salvador, principalmente con los insumos de la planta asfáltica ubicada en Lourdes, Colón.

La inversión se distribuyó en 97 proyectos, de los cuales 67 se encuentran finalizados y 30 en ejecución avanzada. El desarrollo de estas obras permitió las mejoras de infraestructura en 1,465.74 km, que incluye:

- mantenimiento rutinario de vías pavimentadas y no pavimentadas;
- rehabilitación de vías urbanas;
- apertura de nuevos caminos rurales;
- obras de prevención y protección en cárcavas;
- mantenimiento de puentes modulares metálicos en todo el país, y

- desarrollo del Programa de Respuesta a la Comunidad en convenio con gobiernos municipales.

Estas obras se han realizado en alianza con la ciudadanía. La activa participación y contribución de las comunidades y de la inmensa mayoría de los gobiernos municipales ha permitido que el MOP resuelva las demandas de la población de manera efectiva y directa.

### FOVIAL: gestión eficiente y mayor inversión

En el año 2012-2013, el FOVIAL se ha fortalecido mejorando su desempeño, desarrollando una de las gestiones administrativas más eficientes del ámbito público. El titular del MOP presentó iniciativa de ley que ya fue aprobada en sus primeros dos componentes: el refuerzo financiero y la titularización. Todo con el fin de sacar al Fondo de Conservación Vial de su crisis financiera, aliviar la carga del servicio de la deuda heredada y de la creciente mora vial que le afecta desde hace varios años. A finales del primer semestre de este año 2013, ya el FOVIAL presentó mejoría en su condición financiera.

Es un hecho trascendental que el FOVIAL logró la aprobación, por unanimidad de la Asamblea Legislativa, de una reforma a su propia ley que le permite emitir títulos valores con cargo a sus ingresos futuros, con lo que acerca al presente recursos y proyectos futuros para atender y detener la creciente brecha de mantenimiento vial.

La primera emisión del FOVIAL fue simultánea a la realizada por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), también impulsada desde el MOP, para la modernización del aeropuerto. La Asamblea Legislativa también aprobó la derivación de fondos de licencias,

tarjetas de circulación y multas de tránsito al FOVIAL para avanzar a la sostenibilidad de sus ingresos. Esta es la primera gran reforma financiera del FOVIAL y la más importante de su historia, pues busca garantizar en el mediano plazo los recursos para la atención de la red vial prioritaria.

Con su primera emisión, por un monto de \$100 millones, la más grande de la historia del mercado de valores del país, el FOVIAL se apresta a recuperar vías estratégicas que históricamente se hallaban abandonadas. Generará modernas soluciones viales al tráfico vehicular con el desarrollo de corredores expeditos que dinamizarán la cadena de suministros y el transporte de personas. Para ello, se construirán obras estratégicas en puntos críticos de tráfico vehicular del área metropolitana de San Salvador, como la construcción de pasos a doble nivel en el Árbol de la Paz, redondel Alberto Masferrer, redondel Naciones Unidas, zona del Rancho Navarra, zona Cárcel de Mujeres y otras.

Como parte de la gestión realizada y la confianza generada entre las empresas constructoras y supervisoras, el FOVIAL experimentó un incremento significativo en la contratación de empresas, de tal suerte que durante el cuarto año de gestión realizó 189 contrataciones, generando más de 13,000 empleos.

### Transporte digno y vías seguras

Las erogaciones relacionadas con el transporte público alcanzaron los \$ 74.4 millones. Con estos recursos se ejecutaron 35 proyectos y programas, de los cuales 22 se encuentran finalizados y 6 en ejecución, mientras que otros 3 ya fueron contratados.

Las aplicaciones financieras realizadas en el ámbito del transporte incluyen los \$ 52.3 mi-



Siempre  
se precisa un camino  
hacia la prosperidad

**TABLA 2**

Detalle de inversión y transferencias del Viceministerio de Transporte (millones de dólares)

Inversión		Transferencias e inversión con gasto corriente	
Programa de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS)*	\$ 19.55	Pago de compensación para estabilizar tarifas de transporte	\$ 52.30
Modernización de semáforos	\$ 0.39	Sistema de control de semáforos y monitoreo y mantenimiento del sistema semafórico	\$ 0.95
Compra de equipos de pesaje móviles	\$ 0.10	Mantenimiento de básculas fijas	\$ 0.10
Otros**	\$ 1.00		
Total por categoría	\$ 21.04		\$ 53.35
<b>TOTAL: \$ 74.4</b>			

\*Incluye la construcción de la Terminal de Integración, el primer tramo del corredor segregado e inversiones conexas.

\*\*Servicios de obra de señalización vial, vertical y horizontal en vías urbanas e interurbanas de El Salvador y suministro de equipos para la Unidad Antidoping.

Fuente: Unidad de Desarrollo Institucional-MOP.

lones del pago de la compensación del diesel que permite la estabilización de las tarifas del transporte público a la población y el mantenimiento del servicio. Tomados en su conjunto, estos programas posibilitaron la generación de 2,314 empleos directos.

Dentro de la inversión en ejecución se encuentra el Programa Modernización del Transporte del Área Metropolitana de San Salvador, con un monto contractual de \$ 19.5 millones. El 17 de enero de 2013 arrancó la construcción de la Terminal de Integración, en Soyapango, como parte del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS). Esta gran estación de buses servirá como nodo principal de todo el SITRAMSS. El proyecto de la terminal se ejecuta con una inversión de \$ 5.5 millones. Contará con salas de espera, pasillos subterráneos, accesibilidad para personas con discapacidad, área de sanitarios entre otras comodidades de una terminal moderna.

Además, se inició la construcción del primer tramo del corredor segregado del SITRAMSS en el Bulevar del Ejército, que se ejecuta con una inversión de \$ 10.9 millones, y que va desde Terminal de Integración hasta la antigua Estación Central de FENADESAL. En este mismo año dieron inicio los procesos de contratación de la construcción del segundo tramo del corredor que va de la Estación Central de FENADESAL a la intersección alameda Juan Pablo II y la 33 avenida norte, así como la construcción del paso superior del Bulevar del Ejército al bulevar Arturo Castellanos. Ambos proyectos suponen una inversión de \$ 14.5 millones.

El mantenimiento continuo a la red de vías urbanas e interurbanas desarrollado a través del proyecto Servicio de obras de Señalización Vial Vertical y Horizontal ha significado una inversión de \$ 0.9 millones, y tiene una gran relevancia para la seguridad vial. Estas acciones se añaden a la inversión del FOVIAl y de la



Carril exclusivo para SITRAMSS

Dirección de Mantenimiento del MOP en señalización de carreteras y vías urbanas. Como parte del programa de seguridad vial se realizaron 1,255 intervenciones para modernizar unidades de semáforo, incluida la adquisición e instalación de 294 intersecciones semaforizadas, en San Salvador, Mejicanos, Soyapango, Ilopango, Santa Tecla, Ciudad Merliot, Santa Ana, Ahuachapán, Sonsonate, Metapán y San Miguel. Esta inversión fue de \$ 388,206. Además se ejecutó un total de \$ 374,990 para mejorar controladores o reguladores de tráfico vehicular y peatonal.

#### Hacia la racionalización del subsidio

Al tiempo que está en marcha inicial el proceso hacia la modernización del transporte, el comportamiento del subsidio ha experimentado una tendencia a la baja. Para el año 2012 se erogaron \$ 52.3 millones, mientras que en el año 2009 el desembolso del Estado por el mismo concepto fue de \$ 80.7 millones, pero el país se hallaba atrapado en un sistema obsoleto, decadente, inseguro y viciado.

#### Vivienda y hábitat sustentables

En este año de labores, los esfuerzos del sector vivienda beneficiaron a 22,076 familias mediante soluciones habitacionales y mejoramiento de barrios. Ello ha representado una inversión superior a \$ 153 millones y generó aproximadamente 30,000 empleos temporales directos.

El resultado de estos programas fue la construcción de 1,222 viviendas, el mejoramiento de barrios en 5 comunidades, el otorgamiento de 11,247 créditos para familias de escasos recursos económicos y la adquisición de viviendas existentes para familias afectadas por emergencias. Se han realizado además 5,304 intervenciones en vivienda, desde mejoramiento de piso hasta construcción de vivienda para familias en emergencia, con un monto de \$ 18.5 millones.

#### Impacto social del Fondo Social para la Vivienda

La Asamblea de Gobernadores del FSV, presidida por el ministro de obras públicas, impulsó políticas que han generado los siguientes avances:

- Del volumen de créditos otorgados en el periodo, el 45 % fueron desembolsados por el FSV y el resto por los 13 bancos del sistema.
- De la cartera hipotecaria total vigente, el FSV administra 64 %, equivalente a 121,000 créditos. El resto es manejado por el sistema bancario privado. Esto da una idea del impacto social del FSV.
- A través del Programa Vivienda Cercana, dirigido a la población salvadoreña en el exterior, el FSV atendió a 934 familias, lo que representa \$ 22.7 millones.
- El Fondo brindó cobertura a los trabajadores del sector informal, a través del Programa Aporte y Crédito, beneficiando a 567 familias con igual número de créditos, que han representado \$ 10 millones.
- Para aumentar la accesibilidad a la vivienda se dispusieron condiciones preferenciales para la vivienda social nueva y se bajaron los intereses: 1) para los trabajadores del sector informal se bajó la tasa de interés del 9 % al 6 %; 2) para los trabajadores de ingresos variables, se orientó una reducción de la tasa de interés de 14.5 % a 12.5 %, que originalmente era de 9 %.
- Se abrieron alternativas de solución para familias en mora, como reestructuración de la deuda y política de suspensión temporal de pago por desempleo, favoreciendo a 11,000 familias.
- Se amplió la cobertura del seguro de deuda de 55 a 69 años para la línea de vivienda nueva a los trabajadores del sector informal, homologándolo con los trabajadores del sector formal.

### Hacia un modelo de gerencia pública centrada en la ciudadanía

El MOP ahora desarrolló un servicio público centrado en la ciudadanía, especialmente enfocado hacia mujeres, jóvenes en riesgo de violencia y niños. Es naturalmente una reorientación progresiva. La institución comenzó en el año 2009 un cambio profundo en los sistemas de planificación, gestión, administración y ejecución de programas y de obras. Gerencias, direcciones técnicas y unidades corporativas se articularon en un proceso proyectivo macrointegrador y de fortalecimiento institucional que tiene como objetivo estratégico la aceleración del desarrollo del país dentro de una Política Integrada de Movilidad, Logística, Transporte y Puertos, capaz de responder proactivamente a las grandes aspiraciones sociales y económicas de la sociedad salvadoreña.

#### Cero juicios, cero sentencias

Con base en una consistente política de prevención de litigios, soportada en el programa de cambio en los sistemas, procesos y en la cultura y los modos de hacer las cosas, el MOP corona su cuarto año con un resultado de cero juicios y cero sentencias condenatorias contra el Estado y contra el sector privado.

Concurren en este resultado los grados de eficiencia alcanzada, la ética, la transparencia, pero sobre todo la buena fe que distingue cada vez más las saludables relaciones que actualmente existen entre el MOP y el empresariado, en las que crecientemente priman los altos intereses de país.

Este resultado sostenido a lo largo de cuatro años ininterrumpidos eleva a El Salvador a un plano de liderazgo por los resultados en este ámbito. El país ha ahorrado cuantiosos recursos que antes se drenaban por vía de los litigios.

**Avances en la reducción de la vulnerabilidad**  
En el año 2012-2013, el MOP desarrolló un proceso de consolidación de su estrategia dirigida a imprimir resiliencia a la infraestructura social y productiva. En este contexto se fortaleció la Dirección de Adaptación al Cambio Climático y Gestión Estratégica del Riesgo (DACGER), que sigue siendo pionera en su género en América Latina.

En el año 2010, el Equipo de Naciones Unidas de Evaluación de Desastres (UNDAC, por sus siglas en inglés) constata que El Salvador se ubicaba en la primera posición como el país más vulnerable del mundo.

El MOP, integrante del Sistema Nacional de Protección Civil, adoptó una estrategia para incrementar la capacidad de resiliencia de ecosistemas e infraestructuras, logrando incidir efectivamente en la reducción de la vulnerabilidad del país, de tal suerte que hoy en día El Salvador ha descendido positivamente hasta la décima posición en el Índice Mundial de Riesgos, elaborado por la Universidad de las Naciones Unidas.

Por otro lado, el índice de Germanwatch (organización alemana de carácter independiente) posicionó al país en el primer lugar de mayor riesgo ante desastres por fenómenos naturales en el año 2009. En su último informe, El Salvador ha logrado mejorar hasta la cuarta posición. Esto muestra que el trabajo del MOP y de todas las instancias de Gobierno ha contribuido a lograr un país con menores grados de vulnerabilidad.

#### Una gestión democrática y participativa

La provisión de servicios de infraestructura, la modernización multimodal de los sistemas de transporte, el hábitat saludable y la vivienda digna son derechos de la ciudadanía, porque contribuyen a elevar la calidad de vida de la

población, especialmente de las familias en condiciones de pobreza y potencian el desarrollo del país.

En ese sentido, el MOP ha consolidado un Sistema de Gestión Social que le permite un relacionamiento interactivo con la población, que convoca altos niveles de participación de las comunidades en la toma de decisiones, en la ejecución y la evaluación de la obra.

### Participación comunitaria y gestión social

En esta perspectiva, la Unidad de Gestión Social ha organizado y atendido 3,600 audiencias ciudadanas, 5,400 llamadas del teléfono abierto, 384 asambleas ciudadanas, 768 visitas técnicas, 15 rendiciones de cuentas y 13 participaciones en mesas técnicas interinstitucionales, una experiencia inédita en el MOP, ya que al inicio de la actual administración no existía esta política, ni una instancia directiva o coordinadora, ni personal capacitado y concentrado expresamente en la relación con la ciudadanía.

### De la opacidad a la transparencia

En los años recientes, el MOP se ha consolidado como referente de transparencia, ética y anticorrupción en la administración pública. Durante el año 2012, con la entrada en vigor de la Ley de Acceso a la Información Pública (LAIP), la institución reforzó su Política de Transparencia y Acceso a la Información Pública, destacando: 1) la apertura de la Unidad de Acceso a la información pública (UAIP), que funciona dentro de la Casa de la Transparencia y que a la fecha ha satisfecho 218 solicitudes de información ciudadana; 2) el trabajo conjunto con Transparencia Internacional y el entendimiento con CoST (Constructor Sector Transparency Initiative),

que es una red internacional de transparencia y anticorrupción en la industria de la construcción; 3) firma de más de 30 pactos de integridad con empresas que ejecutan proyectos de infraestructura con el MOP.

### Confianza en el MOP convoca cooperación internacional

La gestión ministerial actual ha elevado la credibilidad de la institución, combatiendo la corrupción y evitando pérdidas millonarias para la ciudadanía. La administración transparente ha logrado que los organismos internacionales de cooperación y gobiernos amigos recuperen y aumentan sus niveles de confianza hacia el MOP.

Esta nueva forma de gobernar ha contribuido a alcanzar una cooperación acumulada no reembolsable de \$ 69.6 millones y una cooperación reembolsable ejecutada y en ejecución de \$ 324.3 millones. Gobiernos y agencias han apoyado a El Salvador a través del MOP en el sector de infraestructura: el pueblo y Gobierno de Japón otorgaron al MOP una donación de 156 máquinas pesadas de última generación con un valor superior a los \$ 16 millones, tres puentes permanentes con valor de \$ 5.1 millones y el estudio de factibilidad del *by pass* de San Miguel bajo un costo de \$ 2 millones, entre otros apoyos que continúan actualmente. El Reino de Noruega donó al MOP \$ 1.8 millones para construir el puente Quezalapa en el departamento de Cuscatlán, uno de los más grandes puentes construido en el país.

El Gobierno de los Estados Unidos concedió a El Salvador una donación de \$ 25 millones gestionada por el MOP, de la que \$ 6.7 millones se destinaron para la construcción de puentes colapsados. La AECID por medio del programa LAIF de la Unión Europea realizó una donación

al MOP en efectivo de \$ 5.2 millones para fortalecimiento institucional como reconocimiento a su Programa de Caminos Rurales Progresivos. Mientras tanto, el MOP tiene en su fase final una gestión de donación que podría alcanzar los \$ 77 millones.

El resultado en este cuarto año es un aporte económico al país de \$ 24 millones de distintas fuentes de la cooperación internacional. Para el año en evaluación la mayor fuente de la cooperación total continúa siendo la cooperación financiera reembolsable con un 58.7 %, que equivale a \$ 14.1 millones. No obstante, se mantiene la tendencia de incremento de la cooperación no reembolsable con un 41.7 %, que equivale a \$ 9.8 millones, y el 0.21 %, que corresponden a cooperación técnica y que significa \$ 50,730.

El apoyo brindado por la cooperación internacional incluye aportes para la ejecución de proyectos de infraestructura hasta contribuciones económicas para programas de capacitación para técnicos y técnicas del MOP y el FOVIAL.

### El aporte del MOP a la seguridad ciudadana

El MOP asume la seguridad de la ciudadanía y la protección de su vida y sus bienes como un alto objetivo del Estado. En ese marco, la institución establece entre sus tareas prioritarias la contribución a la prevención de violencia en zonas de alto riesgo y la reinserción de personas privadas de libertad.

El programa *Yo cambio* está enfocado a la reinserción positiva y productiva de personas privadas de libertad en fase de confianza, trabajando en la construcción de obra pública.

En este año, bajo la dirección de la Gerencia de Infraestructura Inclusiva y Social, se

construyeron 3 km de senderos táctiles para personas no videntes, en los que han laborado personas privadas de libertad. Como lo han hecho también las mujeres que durante todo el año desarrollaron las obras de mitigación en las colonias La Colina I y La Colina II. Esta actividad estratégica se ha convertido en un modelo de readaptación y reinserción.

Con el propósito de contribuir a la prevención de la violencia, el MOP dirige sus esfuerzos en la contratación preferente de jóvenes en zonas de alto riesgo de violencia social. En este año de labores, entre el conjunto de proyectos en los que se ha puesto en marcha este programa de prevención de la violencia está la obra de protección en el reparto La Campanera.

### Contribución del MOP a la ejecución del Convenio del Reto del Milenio

#### Aportes para FOMILENIO I

En el 2012, el Gobierno de la República concluyó la implementación del proyecto FOMILENIO, que había iniciado en el 2006 gracias a una donación de la Corporación Reto del Milenio (MCC) del Gobierno de los Estados Unidos por un monto de \$ 460.9 millones, dirigida a la disminución de la pobreza. Esta es una de las mayores donaciones que ha recibido el país en su historia.

Aproximadamente \$ 296.1 millones de esa donación (incluyendo monto invertido en derechos de vía), casi el 65 % del total, y \$ 44.4 millones adicionales del aporte de la contrapartida del GOES fueron invertidos en la construcción de 223 km que conforman la mayor parte de la Carretera Longitudinal del Norte (CLN).

FOMILENIO y MCC eligieron al MOP para apoyar la ejecución de los proyectos de infraestructura vial y en esta función fue responsable directo del total de los diseños de la CLN, tarea



Obra de protección  
Puente Eureka, Bulevar del Ejército

a la que asignó aproximadamente \$ 11.0 millones adicionales a la contrapartida. El MOP creó la Unidad Implementadora del Proyecto de Conectividad (UIPC) con 27 de sus mejores profesionales y un costo para el quinquenio de \$ 4.5 millones, la que fue responsable de administrar la totalidad de los contratos de servicios de consultoría y de construcción para la ejecución de los estudios y obras viales.

Adicionalmente y en virtud de que los recursos de la donación fueron insuficientes para construir la totalidad de la CLN, en la etapa final de FOMILENIO, el MOP asumió la responsabilidad de la construcción de dos importantes tramos (actualmente en ejecución) que van del desvío de Amayo a Nueva Concepción (16.75 km) y del desvío de Amayo a Chalatenango (26.95 km), con una longitud de 43.7 km y una

inversión total de \$26.8 millones, al igual que la construcción de dos puentes y la reparación de cuatro de la zona norte (\$3.6 millones).

Para dar vida a la Carretera Longitudinal y brindarle acceso a las principales poblaciones y zonas de producción de la zona norte, también el MOP fue responsable de construir un conjunto de caminos y carreteras transversales por un monto de \$ 94.1 millones (parte de ellos en ejecución). En total el MOP adicionó a la donación y a la contrapartida original un total de \$ 159.9 millones.

Al finalizar FOMILENIO, el MOP recibió todos los tramos de carretera y los puentes construidos, incluidos más de \$31.1 millones en garantías de buena obra, que fueron sumados a los inventarios viales del país y de inmediato trasladados al FOVIAl para mantenimiento.

# Puerto de La Unión Centroamericana



## Aportes para FOMILENIO II

En este cuarto año de gestión, el MOP concentró parte de sus recursos en apoyar la formulación de la propuesta para lograr una segunda donación a El Salvador de la Corporación Reto del Milenio (MCC), por un monto aproximado de \$ 277 millones. La probable segunda donación, que se espera sea analizada y aprobada por la MCC en septiembre del 2013, incluye tres componentes o proyectos complementarios entre sí: 1) capital humano, 2) clima de negocios y 3) infraestructura logística.

El componente de infraestructura logró ser incorporado gracias a que el MOP pudo demostrar que la infraestructura es el principal factor exógeno que condiciona los costos de producción y, de manera especial, que la existencia, capacidad y calidad de una red vial condiciona de forma directa los costos del transporte y repercute en la competitividad de los productos de exportación (transables). Dos grandes proyectos han sido seleccionados con una inversión proyectada que suma \$124 millones aproximadamente.

- Actividad 1. Adecuación y ampliación de carretera CA02E, tramo: desvío Comalapa (PAZ31N) - desvío Aeropuerto El Salvador (RN05S) - Zacatecoluca (Rotonda). Longitud 27.17 km. Departamento de La Paz. Su importancia radica en que es puntal para el desarrollo de múltiples actividades gracias a que comunica varias ciudades importantes como La Libertad, La Paz, Usulután, La Unión y San Miguel y a estas con la capital y con centros económicos y de producción de relevancia nacional. La visión de esta carretera como corredor logístico prevé unir centros de producción con las plazas de consumo interno y con los nodos de transferencia de co-

mercio exterior (puertos, aeropuertos y fronteras).

- Actividad 2. Rehabilitación de la carretera CA01E, tramo: Agua Salada - puente de La Amistad (El Amatillo). Longitud 5.73 Km. Departamento de La Unión (paquete 1). Más infraestructura física para el Centro de Control del Transporte de Cargas en la frontera El Amatillo (paquete 2). Este tramo forma parte del Corredor Pacífico Mesoamericano, de manera que el mejoramiento de sus condiciones actuales contribuirá directamente a la conectividad interna y externa de las economías de la región centroamericana y de México. Además, forma parte de un potencial canal seco entre Puerto Cortés en Honduras y Puerto de La Unión, constituyendo un corredor logístico interoceánico que uniría el océano Pacífico con el Atlántico.

Es también la principal vía de desarrollo del Puerto de La Unión Centroamericana y parte del corredor utilizado por el transporte logístico entre el Puerto de La Unión y la región sur de los países centroamericanos vecinos, con los cuales se genera el principal intercambio comercial, pasando por la frontera El Amatillo.

La demanda de conectividad regional que representa esta carretera requiere que posea una estructura acorde a las necesidades de carga a la que se verá sometida, manteniendo adecuados estándares de funcionalidad, principalmente para la seguridad vial. La solución logística en la frontera El Amatillo, que forma parte de la propuesta, es integral y busca reducir los costos y agilizar el paso por la frontera.

Las dos actividades buscan atender la restricción de la baja productividad del sector de productos transables y se proyecta que tengan importantes beneficios en la competitividad de este sector. Se circunscriben dentro de un objetivo mayor que es el reducir la pobreza a través del crecimiento económico.

### Reconocimiento mundial de las buenas obras

Según el Reporte de Competitividad Global 2012-2013, elaborado por el Foro Económico Mundial, El Salvador ocupa la cuarta posición en América Latina en el ranking de calidad de carreteras, y la posición 52 a escala mundial. El país es únicamente superado por México, en la posición 50; Panamá, en la 49; y Chile, en la 23. El Salvador, pese a los recurrentes huracanes que le han azotado, ha mantenido su lugar en la región.

Este indicador es calculado con la información obtenida de una encuesta de opinión ejecutiva conducida también por el Foro Económico Mundial y sus entidades asociadas en cada país. Es, de algún modo, un instrumento considerado una voz de la comunidad de negocios, porque mide la percepción de los ejecutivos líderes de diversos sectores en relación con el ambiente de negocios de un país.

### El Salvador progresa en el diseño de su política de logística, transporte y puertos

El Salvador es el primer país de América Latina y el Caribe que ha emprendido un proceso de formulación de una Política Integrada de Mo-

vilidad, Logística, Transporte y Puertos, cuyo principal objetivo es elevar sostenidamente la competitividad del país, proponiéndose un salto de calidad en el dinamismo de sus principales cadenas de suministros, así como en la movilidad de su población.

El país está emprendiendo un proceso de articulación, coordinación e integración de sus políticas sectoriales de las áreas de infraestructura, transporte, logística y puertos, bajo el principio de una iniciativa nacional, pero complementaria con los diferentes proyectos y estrategias del mismo género impulsados por los demás países de la región.

El MOP, apoyado por el Sistema de Naciones Unidas (PNUD, UNOPS y CEPAL) y articulado con diversos grupos de trabajo de carácter público, privado, ciudadanos y académicos, ha institucionalizado un Grupo Ejecutivo o Tractor, en el que las principales empresas logísticas del país, representantes de la industria, el comercio, el agro y de las zonas francas, así como de las asociaciones de transportistas, gerentes portuarios y aeroportuarios, directores de aduanas, migración, representantes de CEPA, de la Autoridad Marítima Portuaria (AMP), de la Autoridad de Aviación Civil (AAC), universidades, entre otros, intercambian con el MOP y la Comisión de Infraestructura de FUSADES sus conocimientos, experiencias y visiones que sirven de base en la formulación de la política integral.

De esta manera se ha iniciado un proceso de sensibilización de la voluntad nacional para promover el empoderamiento de país, sobre lo que está llamado a convertirse en uno de los vectores del desarrollo sustentable y sostenible de El Salvador, elevado a política de Estado.

Viceministerio de Obras Públicas

# Buenas obras para mejorar la vida



## INVERSIÓN 2012-2013

Monto contractual: \$ 98. 3 millones

Proyectos desarrollados: 144

Proyectos finalizados: 90

# Buenas obras para mejorar la vida

## VICEMINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Durante el cuarto año de labor ministerial, el MOP ha continuado con una gestión de alta eficiencia y transparencia que ha dado como resultado el crecimiento de la inversión en proyectos de infraestructura en todo el territorio nacional. En este periodo, mediante el Viceministerio de Obras Públicas, el valor contractual para obras de infraestructura alcanza una suma de \$ 98.3 millones, del cual se ha desembolsado hasta la fecha \$ 59.0 millones, distribuidos de la siguiente forma: \$ 47.0 millones en 47 proyectos desarrollados por el Viceministerio de Obras Públicas y el PNUD, y \$ 12.0 millones invertidos en 97 proyectos de mantenimientos o rehabilitaciones. La suma total de estos hace una cantidad de 144 proyectos.

### Crecer para transformar

A la fecha, 90 proyectos están finalizados, con una inversión de \$ 26.1 millones, mientras que 54 proyectos se encuentran en proceso de ejecución, con un monto de \$ 72.3 millones. Los proyectos finalizados representan el 27 % de la inversión total, y los proyectos en ejecución representan el 73 %.

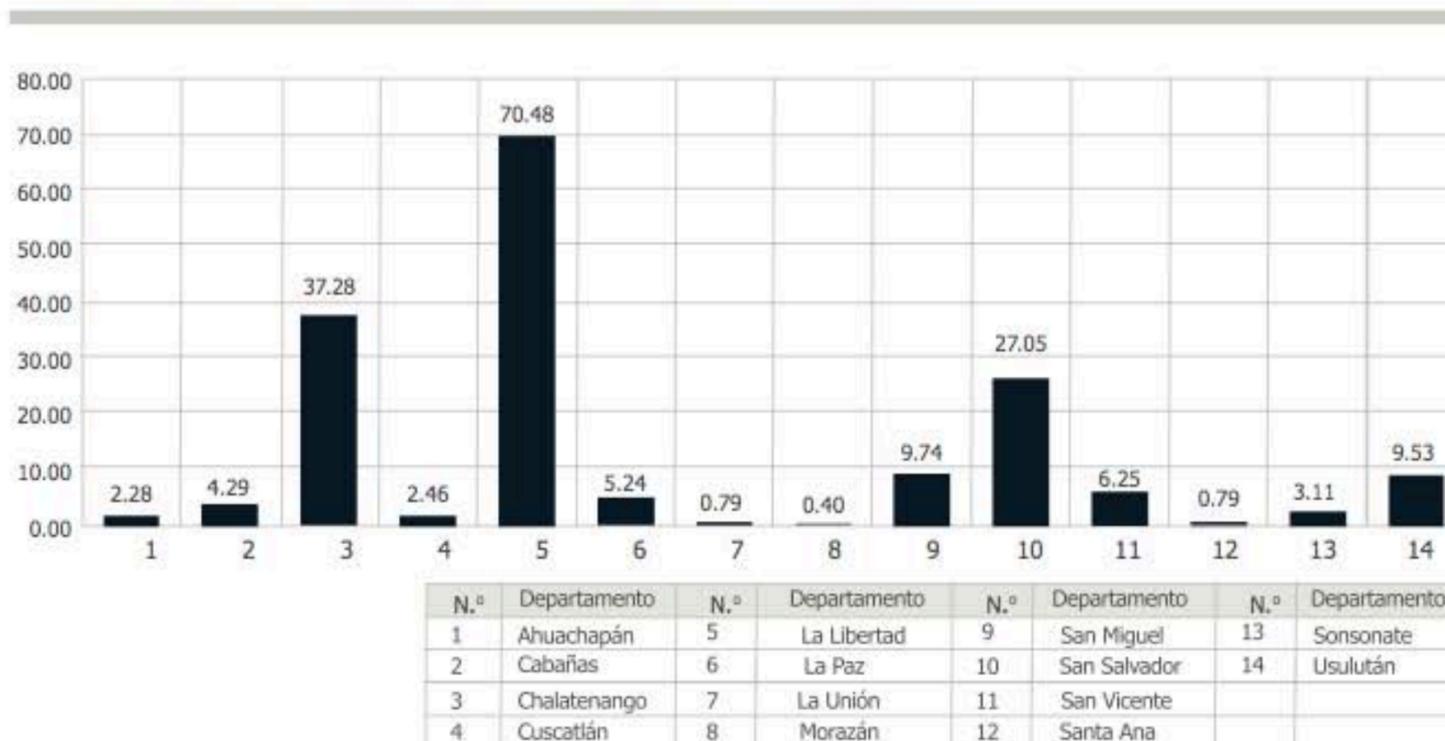
En cuanto a la distribución territorial, la mayor parte de la inversión se ejecutó en los siguien-

tes departamentos: en Chalatenango se invirtió \$ 29.9 millones; San Salvador, \$ 17 millones; Usulután, \$ 9.4 millones; La Libertad, \$ 26.6 millones; Ahuachapán, \$ 2.6 millones; Ccatlán, \$ 1.9 millones; San Vicente, \$ 1.7 millones; y en San Miguel, \$ 1.4 millones (ver gráfico 1).

En cuanto a la generación de empleo, con las obras de infraestructura que se encuentran ya finalizadas y en ejecución, el MOP produjo

## GRÁFICO 1

Montos totales de obras contratadas por departamento (en millones de dólares)



Fuente: Unidad de Desarrollo Institucional, MOP.

2,282 empleos directos, con \$ 68.6 millones en 42 proyectos.

Mientras, el PNUD generó 276 empleos directos con la realización de 5 proyectos, invirtiendo una suma de \$ 14.9 millones. El conjunto de estas obras posee un valor contractual de \$ 83.6 millones y un valor pagado en el año de labores que asciende a \$ 47.0 millones (ver gráfico 2).

### Carreteras y caminos rurales

Para la ejecución de los proyectos de carreteras y caminos rurales, el MOP ha desembolsado un total de \$ 58.3 millones durante el año de gestión que cerró en junio 2013.

Con esta suma se han llevado a cabo 18 proyectos, de los cuales 3 se están finalizados y 15 en ejecución. El monto devengado alcanza \$ 27.3 millones.

Con este monto, se construyeron y mejoraron 122.8 km de carreteras. Estas obras repre-

sentan el 70 % de la inversión de los proyectos del VMOP y el PNUD.

A continuación se presentan algunas de las principales obras viales concluidas y en ejecución durante el cuarto periodo de gestión ministerial. El recuento está dividido por zonas geográficas, comenzando por el área metropolitana de San Salvador.

#### Área metropolitana de San Salvador

Se terminó la construcción del esperado bulevar Monseñor Romero, cuya inversión final en su construcción fue de \$ 34.1 millones. Este bulevar, junto con la nueva autopista Los Chorros, conforma un nuevo corredor longitudinal sin semáforos.

Los corredores viales poseen gran importancia estratégica tanto por la interconexión entre áreas urbanas de mayor población y tráfico vehicular como por el acceso que garantizan a la capital y la conexión con la región centroamericana.

### Zona norte

En la zona norte y como parte de los compromisos adquiridos por el Gobierno con MCC y Fomilenio I, el MOP ha avanzado más de un 70 % en la rehabilitación de un poco más de 42 km correspondientes a un tramo de la carretera Longitudinal del Norte, con la ejecución de los proyectos ubicados entre los municipios de Nueva Concepción, Amayo y Chalatenango, departamento de Chalatenango. El total a invertir alcanza \$ 24 millones.

### Zona central

En la zona central, departamento de la Libertad, para la conexión de la carretera litoral con la CA8 que viene de Acajutla, se están realizando un conjunto de mejoramientos de caminos rurales existentes, que benefician la producción cafetalera, cultivos diversos y los principales centros poblacionales del área.

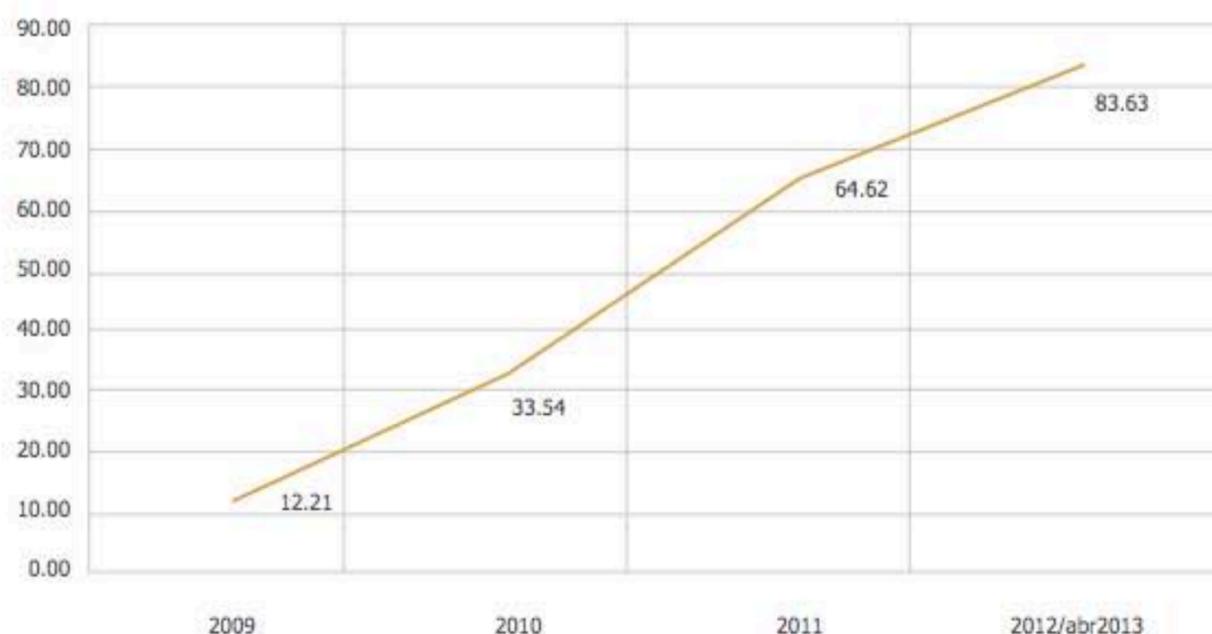
Entre estas obras destacan las que el MOP ejecuta en el conocido tramo de la Carretera de La Cumbre entre Comasagua y el desvío a

Chiltiupán, que abarca una extensión de 9.5 km de camino de montaña, con un costo de \$ 5.8 millones, así como la subsecuente conexión de las cabeceras municipales de Chiltiupán (7.6 km con un costo de \$ 6.1 millones), Jayaque (3.9 km con un costo de \$ 3.8 millones) y Tamanique (8.9 km con un costo de \$ 8.1 millones) con la referida Carretera de la Cumbre.

Entre los corredores estratégicos en desarrollo, en el 2012, el MOP inició también el mejoramiento de dos tramos de carretera que va de San Pablo Tacachico al municipio de San Isidro, en el departamento de La Libertad, y otro desde el municipio de San Isidro hasta el municipio de Nueva Concepción, en el departamento de Chalatenango (25.5 km, con un costo de \$ 9.7 millones). Dichos proyectos se conectarán gracias a un nuevo puente (puente San Isidro), sobre el río Lempa, en proceso de contratación (200 metros de longitud). De esta manera tres de los valles más productivos del país (Valle de Nueva Concepción y los distritos de riego de Atiocoyo y Zapotitán) tendrán una

## GRÁFICO 2

Montos contratados por año de carreteras, caminos rurales, puentes y obras de protección (en millones de dólares)



Fuente: Unidad de Desarrollo Institucional, MOP.

Notas: 1) las obras se contabilizan en el año que se iniciaron; 2) el dato de 2012 incluye los primeros meses de 2013.



nueva alternativa de traslado de productos hacia el norte, sirviendo de acceso a la carretera Longitudinal del Norte y hacia el sur a través de la carretera Panamericana, siendo además esta vía otra alternativa de transporte paralela a la carretera Troncal del Norte, especialmente para las poblaciones de Chalatenango y La Libertad.

#### Zona oriental

En el oriente del país, destaca la conclusión del *by pass* de la Ciudad de Usulután, inaugurado el 31 de enero de 2013, que tiene una extensión de 9.3 km y un costo de \$ 4.9 millones. El costo final (sumados los dos contratos, el de la anterior administración y la actual) es de \$ 21.4 millones. La obra fue abandonada anteriormente y retomada con prioridad por la actual administración del MOP, especialmente por su

importancia para la disminución de los costos del transporte de la carga de exportación.

#### Puentes y obras de paso

Los proyectos para puentes y obras de paso sumaron un valor contractual de \$ 7.9 millones. De este monto se ha devengado un monto que suma \$ 7.1 millones. Se han desarrollado 12 proyectos de inversión, de los cuales 7 han sido finalizados y 5 se encuentran en proceso de ejecución. La realización de estas obras representa el 10 % de la inversión en los proyectos del VMOP y el PNUD.

En cuanto a puentes y obras de paso, una de las obras más destacadas es la construcción del puente permanente sobre el río Quezalapa, inaugurado el 13 de mayo de 2013, con una

longitud de 138.3 metros, ubicado en Suchitoto (Ccatlán). En este proyecto se invirtieron más de \$ 1.7 millones. La obra beneficia a más de 45,000 habitantes de Suchitoto, Tenancingo y Cinquera (Ccatlán y Cabañas).

También en la zona occidental del país, el puente definitivo sobre el río Copapayo, restablecerá la conectividad total entre los departamentos de La Libertad y Sonsonate. El puente se encuentra actualmente en construcción sobre la ruta que conduce a Sonsonate, en el sentido de Ateos a Armenia. El monto total en ejecución es de \$ 2.3 millones. La obra beneficia a 1.1 millones de habitantes de los municipios de Sonsonate, Armenia, Sacacoyo y Ateos.

### Obras de protección

Ante las emergencias por desastres naturales y otras caas, el MOP contrató \$ 5 millones, para cubrir durante el cuarto periodo los proyectos de protección y mitigación de riesgos. De este monto hasta la fecha se ha devengado una inversión de \$ 2.1 millones, que corresponde al desarrollo de 18 proyectos, de los cuales 8 fueron finalizados y 10 se encuentran en ejecución. Las obras de protección y mitigación conforman el 4 % de la inversión en los proyectos del VMOP y el PNUD.

Entre los proyectos a los cuales el MOP está dando solución definitiva, debido a la grave situación de riesgo para la vida, los bienes y la vivienda de la ciudadanía se encuentra la cárcava del reparto La Campanera, con un aproximado de 205 metros de largo, 25 metros de ancho y 25 metros de profundidad. El monto de inversión en ejecución en obras de protección en esta localidad es de \$ 2.3 millones.

Junto con la Dirección General de Protección Civil, Prevención y Mitigación de Desastres de la Secretaría para Asuntos de Vulnera-

bilidad de la Presidencia, el MOP ha puesto en marcha un Plan de Atención Integral a las Familias de La Campanera. Estas obras benefician directamente a 3,320 personas.

Otra de las obras importantes desarrolladas por el MOP, se ubica en la zona occidental del país, donde se concluyeron obras de mitigación y protección de la salud en el cantón El Triunfo, Ataco (Ahuachapán), con una inversión de \$ 790,000 aproximadamente.

Este proyecto fue construido por el proyecto conjunto MOP-PNUD *Dinamización de economías locales para la rehabilitación y reconstrucción de infraestructura pública*.

### Obras en ríos

En este año de labores, el MOP realizó obras para la prevención de riesgo en ríos, a través de la ejecución del programa de obras de rehabilitación y reconstrucción para la reducción de la vulnerabilidad en la cuenca baja del río Lempa, con una inversión de \$ 5.3 millones. Dicha zona es una de las más afectadas del país en cada invierno, debido a que es una zona vulnerable a inundaciones.

Sin embargo, con estas intervenciones se pretende minimizar el riesgo de la población y de los productores de leche y de una gran diversidad de cultivos que se generan en la zona. Los municipios beneficiados con estas obras son Tecoluca, Jiquilisco y Mercedes Umaña, en San Vicente y Usulután, respectivamente.

Además, se han realizado un conjunto de obras en los principales ríos y quebradas del área metropolitana de San Salvador, todas por un valor de \$ 8.4 millones. Entre las obras de protección que concluyó el MOP en el área metropolitana, está la construcción de la caja en Arenal Monserrat, Colonia Málaga (San Salvador), con un monto de \$ 2.9 millones, que

incluye los costos de todos los diseños, construcción, supervisión y obras complementarias.

Esta obra se convirtió en emblemática ya que vino a solventar en buena parte las causas de tragedia en la que murió un importante grupo de feligreses de una iglesia evangélica. Las obras en ríos conforman el 16 % de la inversión en los proyectos conjuntos con el PNUD.

Asimismo el MOP, a través de la Dirección de Mantenimiento Vial, se realizó una intervención consistente en dragado y construcción de bordas provisionales en el río Paz, fronterizo con Guatemala, que amenazaba con un desastre ambiental en el cantón La Hachadura, San Francisco Menéndez, Ahuachapán. Al mismo tiempo realizaron dragados y obras de mitigación en distintos ríos del país: río Grande de San Miguel, sector cantón La Danta y cantón Puerto Parada, Usulután; río Copapayo, sector de Armenia, Sonsonate; río El Nispero, Mejicanos, San Salvador; río Huastena, Concepción Quezaltepeque, Chalatenango; río Chalapán, San Pedro Perulapán, Cuscatlán; y río Sucio, San Pablo Tacachico, La Libertad. De igual forma, se realizaron trabajos en las quebradas del cantón El Ranchador de Santa Ana; quebrada Amate Blanco (Tepetitan); quebrada El Garrobo, y el dragado en la calle El Chupadero de Santa Ana, todas por un monto de \$0.45 millones.

### Mantenimiento más cerca de las comunidades

Con el esfuerzo combinado de diversas instancias corporativas, como la Unidad de Gestión Social o la Dirección de Mantenimiento Vial, se ha dado respuesta a las demandas más sentidas de las comunidades en lo que respecta a mantenimiento y rehabilitación de vías.

El acercamiento con la ciudadanía ha establecido nuevas maneras de gestionar los recur-

sos. La comunidad participa activamente en el diseño y la ejecución de los proyectos, así como en la toma de decisiones.

Durante el cuarto período de gestión ministerial, se están llevando a cabo obras comunitarias que mejoran la vida de la ciudadanía. A continuación, un conteo de proyectos finalizados y en ejecución.

#### Mantenimiento rutinario de vías pavimentadas

Se encuentran en ejecución proyectos, con una inversión de \$ 1.7 millones. Con estas obras se están construyendo o mejorando más de 277 km de vías, de los 248.3 km de carreteras y caminos que corresponden al VMOP, en lugares como Sonsonate, Santa Ana, San Vicente, San Miguel y área metropolitana de San Salvador.

Las obras incluyen recarpeteos, trabajos de bacheo superficial y profundo, reparaciones de hundimientos y mantenimiento de señalización horizontal y vertical.

#### Mantenimiento de vías no pavimentadas

El MOP continúa ejecutando obras de mantenimiento rutinario de vías no pavimentadas en todo el territorio nacional.

En este cuarto año de gestión ministerial, la inversión asciende a \$ 2.1 millones. La cantidad total de kilómetros intervenidos es de 696.

#### Rehabilitación de caminos y carreteras

Se finalizaron obras de rehabilitación de vías urbanas, en San Salvador, San Vicente, Ahuachapán y Santa Ana. A través de estos proyectos se pavimentarán y se mejorarán calles y caminos comunitarios, se construirán empedrados y se repararán vías vecinales. La inversión total alcanza la suma de \$ 1.4 millones.

#### Apertura de nuevos caminos rurales

Se abrieron nuevos caminos rurales en las zonas paracentral y oriental. En algunas comuni-



Más rutas hacia un futuro mejor

dades, con aporte de municipalidades, se mejoró la superficie de caminos de tierra, aplicando mezcla de suelo y ripio. La inversión del MOP fue de \$ 0.18 millones y se trabajaron 45 km.

#### Obras de prevención

Se finalizaron 8 obras de prevención de cárcavas en comunidades de alta vulnerabilidad y que sufrían alto riesgo. Otras 6 obras se encuentran en proceso de ejecución. La suma total de proyecto de prevención de cárcavas alcanza entonces 14. La inversión para estas obras representa la cantidad de \$ 1.4 millones.

Algunas de las obras más relevantes son las siguientes: 1) el reforzamiento de borda en río Grande de San Miguel, sector los Infantozi y la Zorra, caserío El Limón, y cantón puerto Parada, Usulután; 2) construcción de obras de mitigación en carretera al puerto de La Libertad, Zaragoza; 3) construcción de muro de

retención en Lomas de la Campiña, San Salvador; 4) remoción de derrumbes en calle al volcán de Santa Ana; 5) desalojo de material en deslizamiento del km 18, Carretera de Oro, Ciudad Delgado; 6) mantenimiento de obras de mitigación en Cordillera del Bálsamo.

#### Mantenimiento de puentes e instalación de pasarelas peatonales

Se realizaron 28 obras de mantenimiento en puentes modulares metálicos en todo el país. Entre las actividades realizadas se encuentra el reajuste de pernos, tensores, aplicación de pintura y en algunos casos cambio de rodaje. La inversión para su desarrollo suma la cantidad de \$ 0.23 millones.

Además, se instalaron 2 pasarelas peatonales con una inversión de \$ 23,000. Los lugares donde se han efectuado las obras son en la

zona franca de San Bartolo en San Salvador y en San Luis La Herradura La Paz.

#### Respuesta a las comunidades

El Programa de Respuesta a la Comunidad, en convenio con los gobiernos locales, desarrolló 59 proyectos. De estos proyectos 42 han sido finalizados y 17 aún se encuentran en ejecución, con una inversión de \$ 7.3 millones. Con el desarrollo de estas obras se han trabajado 442.9 km.

La inversión total de todos los programas para las obras de mantenimiento y rehabilitación suma una cifra de \$ 14.7 millones, y totaliza 1,465 km trabajados.

#### Planificación de las buenas obras

La Dirección de Planificación y Diseño de la Obra Pública (DPDOP), gracias al trabajo de sus siete subdirecciones, ha llevado a cabo acciones estratégicas que han contribuido a garantizar la eficiencia de los procesos y a cumplir los plazos de ejecución.

#### Planificación y monitoreo estratégico

La Subdirección de Planeamiento, Gestión y Seguimiento realizó la actualización de planes de inversión de mediano y corto plazo de proyectos de infraestructura vial y obras de mitigación.

Se cuenta con una metodología de priorización de proyectos de caminos rurales y la documentación técnica de 30 caminos priorizados como resultado de una consultoría financiada con fondos no reembolsables del BID, lo que permitirá contribuir al diseño de políticas públicas que prioricen las inversiones en el sector de infraestructura vial.

Se efectuó el seguimiento mensual finan-

ciero, administrativo, físico y geográfico del periodo. También se llevó a cabo el seguimiento a los programas financiados por organismos internacionales, con énfasis en el levantamiento de línea base para el respectivo monitoreo y evaluación de los programas financiados por el BID. Se realizó además la gestión de modificativas presupuestarias, para contar con el financiamiento para la ejecución de los proyectos.

Se formuló el plan de capacitación para un total de 565 técnicos financiado por el BID 2369. Se gestionaron 9 capacitaciones en las áreas de informática, hidrología, evaluación de impacto ambiental y gestión de riesgos, valuación de inmuebles, Microsoft Project, sistema de ingeniería de costos y o de GPS de doble frecuencia, capacitándose en el periodo a 183 técnicos del MOP. Se gestionaron 68 solicitudes de contratación entre obras, supervisiones, capacitaciones, consultorías, adquisiciones de bienes, de conformidad al plan de inversión durante el periodo. Estas son acciones que contribuirán a dinamizar la inversión que lleva cabo el MOP para aportar al crecimiento del país.

#### Accesibilidad sin excluir, sin discriminación

La Subdirección de Infraestructura Inclusiva y Social, como impulsora de la política de inclusión social y humanización de la obra pública, ejes transversales promovidos desde el Gobierno central e impulsados por este Ministerio, ejecutó durante el periodo diferentes proyectos, bajo los lineamientos de las acciones estratégicas planteados por la Unidad de Desarrollo Institucional en materia de accesibilidad para personas con capacidades especiales, inclusión social, humanización de la obra pública.

Se construyeron 3 km de senderos táctiles para personas no videntes en la que participan reos y reas del programa *Yo Cambio*. Se instaló una rampa de acceso a Hospital Rosales para



Más inversión, más empleos

personas con discapacidad. Se efectuó el taller sobre baldosas táctiles para personas ciegas.

A petición de la comunidad de la Colonia Málaga, se comenzó la construcción de un memorial para las víctimas de la inundación en esa zona.

Se llevaron a cabo también 3 gestiones de donación para infraestructura pública en derechos de vía. Se diseñaron y construyeron la Casa de la Transparencia del MOP y la Casa de la Transparencia el VMT. Todos estos proyectos se realizaron en función social, para el beneficio de los ciudadanos y ciudadanas.

Uno de los proyectos emblemáticos del MOP durante el presente año y que aportará mayor y mejor movilidad a las personas que se conducen de Santa Tecla a San Salvador y viceversa, así como una vida más sana, es la construcción de la ciclorruta paralela al bulevar Monseño Romero.

#### Obras que no dañan el medio ambiente

La Subdirección de Gestión Ambiental, consciente del enfoque transversal del tema ambiental y de la responsabilidad por la protección del entorno mediante la realización de acciones que permitan la conservación del medio ambiente y su recuperación, así como la prevención del deterioro, realizó diversas gestiones durante la etapa de preinversión y el seguimiento técnico a los proyectos en ejecución, enfocadas a lograr su viabilidad socio-ambiental. Las acciones también están orientadas a la mitigación y adaptación de los efectos del cambio climático en el país.

Las acciones destacables en cuanto a gestión ambiental, durante el cuarto periodo de labor ministerial, son las siguientes: 38 perfiles ambientales, 19 formularios y 26 fichas ambientales que se presentaron al Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN),

gestiones de las cuales se obtuvo 26 permisos ambientales. Aunado a lo anterior, está el seguimiento técnico a la elaboración de 2 estudios de impacto ambiental, 2 estudios de impacto social y 20 proyectos en proceso de ejecución.

#### Obras de calidad para la gente

La Subdirección de Gestión de la Calidad (en proceso de legalización) llevó a cabo acciones tendientes a la implementación de la gestión por procesos en la DPDOP. Estos procesos van desde identificación, establecimiento del mapa de procesos hasta coordinación para la modelación del proceso de gestión de la preinversión de la obra pública vial y de mitigación de riesgo (proceso considerado como medular).

Así mismo, esta Subdirección llevó a cabo acciones que impulsaron la generación de una cultura de la calidad, tales como capacitaciones en gestión por procesos, funcionamiento de la estructura de calidad en El Salvador, calidad de documentación en cuanto a redacción y ortografía. También se ha impulsado la mejora de la calidad en la elaboración de documentos estándares, implementación del control de correspondencia a través del MOPMAIL en toda la Unidad y la conformación del Comité de Organización de Áreas de Trabajo, entre otros.

#### Estudios y diseños viales

La Subdirección de Estudios y Diseños realizó el trámite de 27 opiniones técnicas ante el Ministerio de Hacienda. Así mismo, ha elaborado los documentos necesarios del proceso de preinversión de 42 proyectos con los cuales la Unidad de Adquisiciones y Contrataciones (UACI). También completó los procesos de contratación de 25 proyectos y 1 por contratar.

Del total antes mencionado, 6 proyectos administración MOP y 10 proyectos administración PNUD, se encuentran preparados para licitar. Se contribuyó en la elaboración de 9 perfiles

de proyectos de los 8 ejecutados por la Dirección de Mantenimiento Vial y 1 ejecutado vía UACI (en el marco de los proyectos convenidos con la Asamblea Legislativa, 2012). A la fecha se cuenta con 9 proyectos para elaboración de estudio de diseño final.

#### Inventarios viales y obras de paso

La Subdirección de Administración de Obras de Paso y de Inventarios Viales ha actualizado el documento de la red vial nacional a diciembre 2012. Ha incorporado 216 km de vías interurbanas pavimentadas que corresponden al proyecto de la carretera Longitudinal del Norte (CA03W y CA03E) y se ha continuado con la actualización del Sistema de Gestión de la Red Vial de El Salvador (SIGESVIES) y del Sistema de Administración de Puentes. Estas últimas acciones se han llevado a cabo con el apoyo de FOVIAL, a través del inventario físico por

medios visuales y datos del perfilógrafo láser (UIDV). Se elaboró el Plan de Mantenimiento Periódico para carreteras pavimentadas. Se dieron opiniones técnicas de calles en deso y estudios básicos de proyectos de preinversión.

En lo que respecta a puentes se dio seguimiento al *Proyecto de Asistencia para la Rehabilitación de la Infraestructura Económica en El Salvador*, financiamiento JICA, donando 2 puentes provisionales, el diseño final de 3 puentes y un plan de rehabilitación de 15 puentes, dañados por la Tormenta 12-E (noviembre de 2011). Asimismo, se iniciaron los estudios preliminares y gestiones para el financiamiento de la construcción de los Puentes Binacionales Arce y Anguiatú (Guatemala-El Salvador). Se colaboró con el diseño preliminar de 25 puentes en CA01E, Sirama-El Amatillo, para Proyectos de FOMILENIO II. Se está dando apoyo técnico para el diseño e instalación de Puentes Modu-



Mujeres trabajando

lares Metálicos (PMM) y a AID en el diseño y seguimiento de los puentes San Antonio y Acahuapa. Se elaboraron 13 perfiles para la construcción de puentes con financiamiento BCIE.

#### Estudios de tránsito

En el área de estudios de tránsito, se han dado opiniones técnicas a diversos proyectos de carreteras y caminos rurales. En el área urbana, se ha dado respuesta técnica a las consultas relativas al proyecto de Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS), así como propuesta de rutas alternas y pasos a desniveles en puntos críticos del AMSS. Además se han emitido opiniones en el área de señalización vial y seguridad vial. Se han proporcionados datos del tráfico (TPDA) para diferentes estudios de tránsito a escala nacional tanto al MOP como a otras instituciones públicas, universidades, entre otros.

#### Derechos de vía

Dentro de los logros obtenidos por la Subdirección de Gestión de Adquisición de Inmuebles y Reasentamientos Involuntarios durante el periodo informado podemos mencionar los siguientes: aporte técnico en las diferentes etapas del ciclo del proyecto respecto a la funciones de la Subdirección, desde viabilidad social hasta la gestión de adquisición de inmuebles para Derecho de Vía u Obra Pública, en los diferentes proyectos que realiza el VMOP o el FOVIAL, y otros como el apoyo en la etapa de prefactibilidad para proyectos elegibles en la MCC para FOMILENIO II.

Del mismo modo en este periodo se obtuvo resultados positivos respecto al equipamiento y entrenamiento del personal como es la adquisición de equipo tecnológico y moderno de oficina y capacitación especializada.



Puente Quezalapa  
Longitud: 138 metros

## Investigación para continuar las buenas obras

El MOP, por medio de la Dirección de Investigación y Desarrollo de la Obra Pública (DIDOP), aporta un continuo desarrollo investigativo, con el fin de garantizar la calidad de los proyectos de inversión.

Para el cuarto periodo, la DIDOP elaboró 10 informes técnicos relacionados con la calidad de la mezcla asfáltica, proporcionando insumos a la Planta Asfáltica del MOP. El objetivo del estudio era promover la mejora de los procesos de producción, orientada a elevar la calidad de la mezcla producida para el respectivo mantenimiento de la red de carreteras y caminos del país.

La DIDOP emitió 17 informes técnicos sobre evaluaciones de materiales, condición de pavimento, entre otras; brindando el apoyo técnico a dependencias del VMOP y a otras instituciones como VMVDU y FOVIAL, a requerimiento de las autoridades superiores del Ministerio.

En el periodo en referencia se realizaron 3 informes técnicos y 3 visitas de inspección, para monitorear a través de mediciones técnicas los taludes ubicados sobre la carretera CA:01 (que incluye las zonas de Los Chorros, km 15.9 y km 16, y zona Curva La Leona, km 53). El propósito era detectar posibles movimientos en el talud, y así contribuir a la seguridad de los conductores que transitan por la vía mencionada.

## Trabajo conjunto con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)

Como resultado de los impactos que ocasionó en país el paso del huracán IDA en noviembre del 2009, el MOP y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) acordaron crear el Programa de Dinamización de Econo-

mías Locales mediante el Desarrollo y Reconstrucción de la Infraestructura Pública como un novedoso sistema para dinamizar la inversión y atender la emergencia.

Este huracán causó cerca de 200 muertos, miles de familias sin hogar y los daños a la infraestructura vial incluyeron puentes, bóvedas y obras de paso que quedaron completamente colapsadas, destacando daños mayores en aproximadamente 161 puentes. Algunas comunidades tanto rurales como urbanas quedaron incomunicadas, por lo que se habilitaron pasos provisionales en algunas de ellas. La reconstrucción de la infraestructura vial dañada se estimó en alrededor de \$ 109 millones, según cifras de la CEPAL y el MOP.

Estos impactos en la infraestructura se vieron magnificados debido a que algunas obras eran muy antiguas y por tanto no consideraron en su diseño y construcción original criterios de riesgo y de blindaje contra los impactos del cambio climático, que prevé mayor intensidad y severidad en las lluvias e inundaciones. Algunos de los poblados mayormente afectados se encontraban en zonas de alto riesgo de desastres y se debía considerar su reasentamiento en lugares más seguros, con un mejor enfoque de planificación territorial y de prevención de riesgos.

El Gobierno de El Salvador destinó recursos no sólo para atender las necesidades de la emergencia, sino para reforzar la ejecución de caminos rurales y obras de mitigación en comunidades en las que el desarrollo de infraestructura caera mayor impacto en términos de dinamización de economías locales. Así, fondos de la tormenta IDA, provenientes de una reorientación presupuestaria de emergencia, fueron asignados al MOP.

La atención de esta emergencia representaba para el MOP un inmenso desafío: por una

parte debía continuarse la agenda del desarrollo, pero por otra debía atenderse de inmediato la emergencia que significaba el diseño y la construcción de más de 60 importantes obras en las zonas mayormente afectadas. Con este desafío enfrente el MOP y el PNUD en acuerdo con el respaldo del Ministerio de Relaciones Exteriores, acordaron asignar al nuevo proyecto conjunto la responsabilidad sobre el diseño y la construcción de algunas de las obras que permitirían atender la emergencia, pero principalmente asignarle la tarea sobre las obras comprendidas en el Presupuesto Especial de Inversión Social (conocido como PEIS), que contempla caminos rurales para el desarrollo, obras de protección y puentes.

#### Un marco legal favorable a la inversión

En la implementación proyecto conjunto MOP-PNUD aplican tanto las normas fiduciarias como las de adquisiciones y contrataciones de las Naciones Unidas, que son para el caso mucho más eficientes y convenientes al cumplimiento de plazos perentorios, gracias a que la actuación de los proyectos del PNUD tienen su base en el acuerdo básico de asistencia del PNUD al El Salvador (ratificado por la Asamblea Legislativa en mayo de 1975), el cual establece que todo acuerdo entre el Gobierno y el PNUD relativo a la ejecución de un proyecto que reciba ayuda de las Naciones Unidas estará sujeto a las disposiciones del referido acuerdo, así como a lo establecido en la Convención sobre Prerrogativas e Inmunidades de las Naciones Unidas (ratificado por la Asamblea Legislativa en marzo de 1947).

#### Características del proyecto

El proyecto conjunto MOP-PNUD aborda tres problemas principales:

1. La deficiente red de comunicaciones terrestres de las zonas rurales que di-

ficulta a s pobladores la conexión con las zonas urbanas y los mercados, impidiendo así el acceso a servicios que les permitirían mejorar las condiciones de vida de los pobladores.

2. Los daños a la infraestructura caídos por la tormenta IDA (y luego otras como la tormenta 12E), que en muchos casos aislaron comunidades del resto del país y en otros, obligaron a soluciones temporales en las vías de paso, puentes y obras de mitigación.
3. La necesidad de intervenir más integralmente la mitigación y el abordaje de los riesgos en zonas afectadas por los fenómenos naturales.

Con de ese marco, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) emprendió desde entonces una serie de actividades tendientes a fortalecer las capacidades nacionales para administrar y atender las obras públicas, incluyendo la planificación y ejecución de caminos rurales y la reconstrucción de obras de paso y puentes dañados o colapsados. Adicionalmente, el MOP solicitó el apoyo del PNUD para fortalecer las capacidades de la institución en la planificación, priorización, ejecución y supervisión de las obras.

Los objetivos de trabajo del MOP con este proyecto están permitiendo optimizar la inversión en obras públicas de manera que contribuya al combate a la pobreza y al logro de los Objetivos del Milenio (ODM), la protección de los grupos más vulnerables, la generación de empleo y la creación de las bases para sacar al país de la recesión y dar inicio a un crecimiento robusto y sostenido de la economía.

Mediante el proyecto se definió el alcance del apoyo al MOP de acuerdo con la estrategia que se describe a continuación:



Carretera Nueva Concepción-Amayo,  
Chalatenango

- El PNUD, en conjunto con el MOP, definirán la prioridad en la realización de las obras, basados en información estratégica y recursos financieros disponibles.
- El PNUD apoyará en la identificación de zonas de mayor impacto en términos de dinamización de las economías locales, utilizando algunas de las herramientas de información con que cuenta, y apoyándose en los criterios institucionales del MOP. Estos instrumentos permitirán identificar, localizar y clasificar por orden de prioridad áreas y zonas de aglomeración de viviendas deficitarias y altamente vulnerables a diferentes tipos de riesgos.
- En tanto que PNUD apoyará el fortalecimiento de las capacidades institucionales del MOP para que éste asuma

paulatinamente las responsabilidades totales en la ejecución de la infraestructura pública.

- El PNUD ejecutará los procesos competitivos utilizando la normativa y regulaciones de las Naciones Unidas, lo cual permitirá cumplir con los objetivos mientras se fortalecen las capacidades del personal.

Hasta la fecha, el monto total del plan de obras del proyecto asciende a \$39.5 millones, incluyendo 18 obras, de las cuales 7 ya fueron finalizadas, 1 se encuentra en ejecución, 5 en proceso de contratación y 5 en procesos administrativos.

En el siguiente cuadro se muestran los nombres de los proyectos contemplados en el plan de obras y su estado actual:

TABLA 1

Montos totales de obras contratadas por departamento (en millones de dólares)

No.	OBRA	FUENTE	ESTADO
1	MEJORAMIENTO CAMINO RURAL CAB17N, TRAMO ENTRE TEJUTEPEQUE-JUTIAPA, CABAÑAS.	IDA/PEIS	FINALIZADA EJECUCIÓN FÍSICA
2	MEJORAMIENTO CAMINO RURAL PAZ10S, TRAMO CA02E-HATO DE REYES.	IDA/PEIS	FINALIZADA EJECUCIÓN FÍSICA
3	CONSTRUCCION DE CAJA EN ARENAL MONSERRAT, COLONIA MALAGA, 120M AGUAS ARRIBA DE LA 17 AV. SUR, S.S.	IDA/PEIS	FINALIZADA EJECUCIÓN FÍSICA
4	Diseño y Construcción de Obra de Mitigación en Zona de Cárcava Reparto Las Jacarandas, Apopa, San Salvador	IDA	FINALIZADA EJECUCIÓN FÍSICA
5	Diseño y Construcción de Obras de Mitigación en Aguas Abajo del Puente No. 2 Arenal Seco, Nuevos Horizontes, Municipio de Ilopango, San Salvador	IDA	FINALIZADA EJECUCIÓN FÍSICA
6	Obras de Mitigación y Protección de Talud en Cantón El Triunfo, Concepción de Ataco, Ahuachapán	PEIS	FINALIZADA EJECUCIÓN FÍSICA
7	Mejoramiento de Camino Rural LIB19N, Tramo LIB22S - Jayaque, La Libertad	PEIS	FINALIZADA EJECUCIÓN FÍSICA
8	MEJORAMIENTO DE CAMINO RURAL LIB16S: TRAMO LIB22S TAMANIQUE. LA LIBERTAD	PEIS	EJECUCIÓN
9	MEJORAMIENTO DE CAMINO RURAL LIB18N: TRAMO LIB22S CHILTIUPAN. LA LIBERTAD	PEIS	EN ADJUDICACIÓN
10	Construcción de Obras de Mitigación Cárcava Colonia Guayacán, Contiguo Centro Escolar, Soyapango Departamento de San Salvador	FRANCIA	EN EVALUACIÓN
11	Construcción de Obras de Mitigación en Urbanización el Limón, municipio de Soyapango, Departamento de San Salvador	FRANCIA	EN EVALUACIÓN
12	Construcción de Obras de Mitigación en talud Oriente de la Urbanización Jardines de Monte Blanco, Departamento de San Salvador.	FRANCIA	EN EVALUACIÓN
13	Obras de Mitigación en barrio la Esperanza, Santa Eugenia, frente a Tutunichapa.	FRANCIA	EN ADJUDICACIÓN
14	MEJORAMIENTO DE CAMINO RURAL AHU16S TRAMO APANCA-QUELAZAPA-SAN PEDRO PUXTLA. AHUACHAPAN	PEIS	PROCESO ADMON.
15	AMPLIACION DE UN TRAMO DE CAMINO TERCIARIO LIB05W: TRAMO CA04S-LIB15S (DESVIO A COMASAGUA) LA LIBERTAD	PEIS	PROCESO ADMON.
16	CONSTRUCCION DE MURO DE RETENCION EN 8a - 10a . Y CALLE PARAGUAY, SAN SALVADOR	PEIS	PROCESO ADMON.
17	MUROS DE CONTENCIÓN Y DRENAJE DE AGUAS LLUVIAS COMUNIDAD EL TRIUNFO, SAN JULIAN, SONSONATE	PEIS	PROCESO ADMON.
18	CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE MITIGACIÓN EN TALUD NORTE DE LA COLONIA BELLO SAN JUAN, PLANES DE RENDEROS. SAN SALVADOR	PEIS	PROCESO ADMON.

Fuente: PNUD-MOP.

## GRÁFICO 3

Montos contratados por año de carreteras, caminos rurales, puentes y obras de protección (en millones de dólares)



Fuente: PNUD-MOP.

Notas: 1) las obras se contabilizan en el año que se iniciaron; 2) el dato de 2012 incluye los primeros meses de 2013.

## Servicios de administración general del PNUD

El PNUD apoya con servicios de administración a los proyectos financiados total o parcialmente con otros recursos (como es el caso del proyecto del MOP, desde la perspectiva del PNUD) y la contribución abarca funciones generales de supervisión y de gestión de la sede PNUD y de la oficina PNUD en El Salvador.

Los principales componentes de estos apoyos comprenden, entre otros:

- Identificación, formulación y evaluación del proyecto.
- Determinación de la modalidad de ejecución y la evaluación de la capacidad de la contraparte local.
- Celebración de sesiones informativas con personal del proyecto y consultores
- Supervisión general y control, incluyendo la participación en revisiones de procesos.
- Recepción, distribución y presentación de informes de recursos financieros.

- Apoyo temático y técnico a través de las oficinas/agencias.
- Sistemas, infraestructura de IT, posicionamiento y transferencia de conocimientos.
- Provisión de los servicios de supervisión, gestión y control de calidad al proyecto.

Otra importante actividad en esa área corresponde al apoyo brindado a la gestión en la formulación de la política de adaptación al cambio climático en la obra pública. Las actividades incluyen apoyo y facilitación de los procesos de incorporación del enfoque ambiental y de cambio climático en iniciativas entre las que se destaca el trabajo conjunto con el MOP y MARN en la organización y desarrollo de dos conferencias internacionales de blindaje climático de la infraestructura pública y social, que permitió a escalas nacional y regional el posicionamiento

del tema, y se apoyó en el establecimiento de la Dirección de Adaptación al Cambio Climático y Gestión de Riesgos en el MOP.

Otros servicios de apoyo a la implementación, relacionados directamente con la ejecución, incluyen entre otros:

- Los pagos, desembolsos y otras transacciones financieras
- La contratación de personal del proyecto y los consultores
- Organización de actividades de capacitación, conferencias y talleres, incluyendo becas

Todos los servicios son orientados a lograr cada una de las siguientes fases de los procesos, ejecutadas según las mejores prácticas internacionales de eficiencia y transparencia:

Planificación priorizada de las obras

- Procesos de licitaciones y contrataciones bajo los siguientes principios que se observan en los procesos del PNUD para las obras de infraestructura:
  - Mejor relación entre calidad y precio
  - Imparcialidad, integridad y transparencia
  - Competencia eficaz
  - Ética en las adquisiciones
  - Consideraciones ambientales
- Ejecución de las obras conforme a programación física y financiera debidamente aprobada
- Supervisión técnica de las obras
- Administración de contratos

Servicios de soporte técnico UNOPS  
(incluye supervisión de campo)

El PNUD ha establecido en un acuerdo de entendimiento con otra de sus agencias del Siste-



Obra supervisada por el PNUD

ma de Naciones Unidas, especializada en Servicios para Proyectos (UNOPS por sus siglas en inglés), brindar un soporte técnico con base en las mejores prácticas internacionales, que no sólo cubre la supervisión de campo propiamente dicha (planeación, implementación, sistema de inspecciones y recepción de obras), sino servicios adicionales de revisión de diseños y expedientes técnicos, asesoría y propuestas técnicas en resolución de conflictos durante la ejecución de las obras, revisión de bases de licitación, asistencia técnica al proceso de licitación, negociación contractual, firma de contrato y supervisión en un período de responsabilidad por defectos por un año adicional a la fecha de recepción física de las obras. Lo anterior brinda un alto valor agregado respecto a los conceptos de supervisión tradicionales.

La modalidad implementada por UNOPS brinda una evolución en el proceso de supervisión a través de la implementación de una Gestión de Calidad Total, la cual evita fugas en el Sistema de inversión pública:

Esta gestión de calidad total comprende integralmente el concepto de aseguramiento de calidad, el control de calidad y las inspecciones, de la forma que se describe a continuación.

- Inspección:
  - Fiscalización intensa
  - Tipificación de problemas
  - Clasificación de conformidades y no conformidades
  - Replanteamiento trabajos y procesos
  - Ordenamiento de acciones correctivas
- Control de calidad:
  - Se basa en un manual de calidad
  - Emite reportes de desempeño de calidad
  - Implementa un sistema de inspecciones
  - Realiza un sistema de prueba y ensayos de los productos
  - Realiza planeamiento básico de la calidad

- Utiliza formatos de control
- Aseguramiento de la calidad:
  - Se basa en el desarrollo de sistemas de calidad, avance físico e impacto socio-económico
  - Planificación avanzada de la calidad
  - Manuales comprensivos de aseguramiento de la calidad
  - Optimización de los costos de la calidad de la obra
  - Involucra operaciones de producción, post producción y otras no vinculadas a la producción
  - Análisis de efectos y fallas
  - Control del proceso en base a estándares y normas
- Gestión de la calidad total:
  - Se articula a una política de desarrollo
  - Involucra a contratista, MOP, PNUD y demás actores
  - Involucra toda la cadena de suministros
  - Gestión de proyectos en ambientes controlados
  - Evalúa desempeños en el proceso para cada fase
  - Promueve el trabajo en equipo
  - El propietario asume un rol decisivo

### Contribución del MOP a la ejecución del Convenio del Reto del Milenio

#### Aportes al FOMILENIO I

En el 2006 los Gobiernos de El Salvador y de los Estados Unidos suscribieron el Convenio del Reto del Milenio (MCC), mediante el cual se otorgó una donación de \$ 460.9 millones para la ejecución de proyectos de infraestructura vial, desarrollo humano y productivo, enfocados a mejorar la calidad de vida de los pobladores de la zona norte del país, designando a FOMILENIO para supervisión, administración e implementación. El proyecto de infraestructura

se conformó de 13 obras viales que en conjunto conformaron la nueva Carretera Longitudinal del Norte (CLN): 11 carreteras y 2 grandes puentes sobre el río Lempa, totalizando más de 218 km, ejecutados por un monto total aproximado de \$ 272.7 millones.

FOMILENIO y MCC eligieron al MOP para apoyar la ejecución de los proyectos de infraestructura vial y este apoyo se oficializó a través de un acuerdo suscrito entre las partes que se fue incrementando cuando las necesidades así lo requirieron.

Para lograr la implementación exitosa, que permitió al país ser reconocido como el mejor ejecutor de todos los proyectos vigentes en MCC, el MOP mantuvo desde el inicio de la actual administración un aporte sin precedentes, que incluyó tanto para las etapas de diseño como de implementación un total de \$156.9 millones.

De este total, en la etapa de formulación el MOP fue responsable directo del total de los diseños de la Carretera Longitudinal del Norte (CLN), tarea a la que asignó aproximadamente \$11.0 millones. Si bien los diseños habían sido contratados casi 18 meses antes del inicio de la administración Funes, en el 2009 FOMILENIO sólo había iniciado uno de los trece tramos de la Carretera Longitudinal del Norte, incluyendo los grandes puentes. Los titulares del MOP encontraron un complejo litigio del Gobierno con el consorcio PARSONS/CONSULTA, contratado para elaborar los diseños, que tenía congelado el proceso de pre factibilidad. El consorcio reclamaba \$ 9 millones adicionales para concluir los diseños y el nivel de avance en junio del 2009 era de aproximadamente el 30%. Esta situación amenazaba seriamente la construcción de la CLN y la donación total.

La nueva administración intervino de forma directa e ininterrumpida durante cuatro

meses para resolver el conflicto sin llegar a un litigio. Se logró el respaldo de todos los partidos políticos y los líderes de los grupos parlamentarios, así como el compromiso de la Corte de Cuentas para salvar la donación. Al final se resolvió el contrato con el Consorcio por mutuo acuerdo y se recibieron los diseños para iniciar los procesos de licitación que concluyeron con la construcción.

Para impulsar las actividades institucionales que aseguraron la implementación oportuna y exitosa de los proyectos, el MOP creó la Unidad Implementadora del Proyecto de Conectividad (UIPC), como responsable de administrar los contratos de servicios de consultoría y de construcción para la ejecución de los estudios y obras viales.

A la UIPC el MOP asignó de forma permanente 27 de sus mejores ingenieros y profesionales con un costo para el quinquenio de \$ 4.5 millones. También diseñó y puso en ejecución (con un costo de \$ 4.5 millones), en cumplimiento de uno de los compromisos establecidos en el convenio, el Sistema de Administración de Puentes, actualmente en etapa de implementación.

Por otra parte, gracias a un nuevo préstamo del BCIE, el MOP asumió la responsabilidad de la construcción de dos importantes tramos de la Carretera Longitudinal del Norte que van del desvío de Amayo a Nueva Concepción (16.7 km) y del desvío de Amayo a Chalatenango (26.95 km), con una longitud de 43.7 km y una inversión total de \$ 26.8 millones; al igual que la construcción de dos puentes y la reparación de cuatro de la zona norte (\$ 3.6 millones).

Para dar vida a la Carretera Longitudinal y brindarle acceso a las principales poblaciones y zonas de producción de la zona norte, el MOP asumió además el compromiso de construir un conjunto de caminos y carreteras transversales



Carretera Troncal del Norte

por un monto de \$ 94.1 millones. Se mencionan algunas a continuación:

Finalizados. Cinco (5) caminos rurales transversales a la Longitudinal del Norte, con una longitud total de 63.89 km y una inversión de \$ 32.1 millones.

- Arcatao-Nueva Trinidad, Chalatenango
- Ilobasco-Presa 5 de Noviembre, Cabañas
- Tejutepeque-Jutiapa, Cabañas
- Chapeltique-Sesori, San Miguel
- Vía de acceso a Santa Rosa Guachipilín, Santa Ana

En construcción. El MOP construye actualmente dos tramos de una carretera paralela a la Troncal del Norte: 1. Mejoramiento de camino rural San Pablo Tacachico-cantón San Isidro (12.33 km) y San Isidro hasta Nueva Concep-

ción en Chalatenango (9.6 km). Costo \$ 10.9 millones (financiamiento BID).

En proceso de preinversión. Con financiamiento BCIE y BID, el MOP tiene siete caminos rurales transversales a la CLN en proceso de pre inversión, con una longitud total aproximada de 65.1 km. y una inversión de \$ 41.5 millones (proyectada):

- Quitasol-desvío de Amayo
- Nueva Trinidad-Arcatao
- Arambala-Joateca
- Desvío Chiapas-by pass departamento de Chalatenango
- San Simón-San Isidro, Morazán
- Suchitoto-Cinquera, en el departamento de Cabañas
- Sn. Antonio-El Carrisal, en el departamento de San Miguel

### Aportes para Fomilenio II

En este cuarto año de gobierno, el MOP concentró parte de sus recursos en apoyar la formulación de la propuesta para lograr una segunda donación a El Salvador de la Corporación Reto del Milenio (MCC) por un monto aproximado de \$ 277 millones.

Esta donación puede ser posible gracias no sólo a una buena ejecución el primer compacto (primera donación), sino también al buen desempeño del país en el cumplimiento de los indicadores de desarrollo convenidos con el Gobierno de los Estados Unidos.

La probable segunda donación, que se espera sea analizada y aprobada por la Junta Directiva de MCC en el mes de septiembre del año 2013, incluye tres componentes o proyectos complementarios entre sí: 1) capital humano, 2) clima de negocios e 3) infraestructura logística.

El componente de infraestructura logró ser

incorporado gracias a que el MOP logró demostrar que la infraestructura es un importante factor exógeno (el principal) que condiciona los costos de producción y, de manera especial, que la existencia, capacidad y calidad de una red vial condiciona de forma directa los costos del transporte y repercute en la competitividad de los productos de exportación (transables).

En el marco de un posible segundo compacto con MCC se seleccionaron dos actividades:

1. Actividad 1. Adecuación y Ampliación de Carretera CA02E, tramo desvío Comalapa (PAZ31N) - desvío Aeropuerto El Salvador (RN05S) - Zacatecoluca (Rotonda). Longitud 27.17 km. Departamento de La Paz. Su importancia radica en que este tramo es puntal para el desarrollo de múltiples actividades económicas debido a que conecta varias ciudades importantes como: La Libertad,



Carretera Tejute-Jutiapa, Cabañas

La Paz, Usulután, La Unión y San Miguel. Del mismo modo, comunica entre sí a centros económicos de relevancia nacional y a estos con la capital (San Salvador) y con la principal Frontera de El Salvador con Centroamérica (El Amatillo).

La visión de esta carretera como corredor logístico prevé unir centros de producción con las plazas de consumo interno y con los nodos de transferencia de comercio exterior (puertos, aeropuertos y fronteras). También, por la vía circulan actualmente un estimado de 7,923 vehículos como tráfico promedio diario anual para 2012, lo que hace que tenga el mayor tráfico vehicular de toda la Carretera Litoral.

Sin embargo, la velocidad promedio actual es de 69 kilómetros por hora en una carretera diseñada para 90. Además, las condiciones actuales, como ancho de la vía (dos carriles), señalización, diseño geométrico, estado de la capeta asfáltica, hacen el tráfico lento, costoso y peligroso en el principal tramo del Corredor Logístico de El Salvador, afectando la zona de influencia del Aeropuerto y de las zonas extraaeroportuarias y generando además que sectores industriales, azucareros, turismo y exportador en general encuentren restricción al desarrollo de sus sectores por la condición actual de la vía.

2. Actividad 2. Rehabilitación de la carretera CA01E, tramo Agua Salada – puente de La Amistad (El Amatillo). Longitud 5.73 Km. Departamento de La Unión (Paquete 1). Más infraestructura física para el Centro de Control del Transpor-

te de Cargas en la frontera El Amatillo (Paquete 2). Este tramo también forma parte del Corredor Pacífico Mesoamericano, de manera que el mejoramiento de sus condiciones actuales contribuirá directamente a la conectividad interna y externa de las economías de la región centroamericana y de México. Además, forma parte de un potencial canal seco entre Puerto Cortés en Honduras y Puerto de La Unión, constituyendo un corredor logístico interoceánico que uniría el océano Pacífico con el Atlántico.

Es también la principal vía de desarrollo del Puerto de La Unión Centroamericana y parte del corredor utilizado por el transporte logístico entre el Puerto de La Unión y la región Sur de los países centroamericanos vecinos, con los cuales se genera el principal intercambio comercial, pasando por la frontera El Amatillo. El tráfico promedio diario anual del tramo comprendido entre Agua Salada y El Amatillo es de 2,315 vehículos al día. Lo anterior deja en evidencia lo importante de la vía, a pesar de esto la velocidad promedio es de 53 kilómetros por hora en una vía construida para 90. La lentitud del tráfico y peligrosidad de la vía es condicionante para el desarrollo del tramo salvadoreño del Canal Seco entre el Puerto de La Unión y Puerto Cortés.

La demanda de conectividad regional que representa esta carretera requiere que posea una estructura acorde a las necesidades de carga a la que se verá sometida, manteniendo adecuados estándares de funcionalidad, principalmente para la seguridad vial.

La solución logística en la frontera El Amatillo que forma parte de la propuesta es integral y busca reducir los costos y agilizar el paso a través de la frontera. En esta solución confluyen la Dirección General de Aduanas, el Fondo de Conservación Vial y el Gobierno de Honduras además del MOP. Al mismo tiempo que hay diversas fuentes de financiamiento además de MCC.

Las dos actividades descritas buscan atender la restricción de la baja productividad del sector de productos transables y se proyecta que tengan importantes beneficios en la competitividad de este sector. Las actividades se circunscriben dentro de un objetivo todavía mayor que es el reducir la pobreza a través del crecimiento económico. Para lograr este objetivo el componente de infraestructura se complementa,

como se indicó con otros dos componentes: el Proyecto de Capital Humano y el Proyecto de Clima de Inversión. Juntos, estos tres componentes buscan atender de manera integral la baja productividad del sector de productos de exportación para lograr el fin último de reducir la pobreza a través del crecimiento económico.

Con el proyecto de infraestructura del Fomilinio II se espera atender la problemática de los altos costos logísticos del sector transable a través de provisión de infraestructura, complementariamente se pretende mejorar el clima de inversión del país haciendo más rentable la actividad transable, propiciando a su vez más inversión, más empleo y más productividad. Todo esto contribuirá al crecimiento económico y con ello a la reducción de la pobreza.

Fondo de Conservación Vial

# Más eficiencia, más inversión



## KILÓMETROS ATENDIDOS

Total de kilómetros: 6,627 km

Vías pavimentadas: 3,470 km

Vías no pavimentadas: 3,157 km

# Más eficiencia, más inversión

## FOVIAL

El Fondo de Conservación Vial (FOVIAL) atendió 6,627 km de carretera durante este cuarto periodo de gestión gubernamental. De este total, 3,470 km corresponden a vías pavimentadas y 3,157 km a vías no pavimentadas. La inversión fue de más de \$ 90.6 millones. En cuanto a la distribución territorial de esa inversión, destacan los departamentos de La Libertad, San Salvador, Chalatenango, San Miguel y Ahuachapán, localidades en las que se concentra el 48 % del monto total invertido.

### Más inversión, más empleo

El FOVIAL planifica y contrata sus proyectos para periodos que van de enero a diciembre de cada año. Por ese motivo, el balance de junio de 2012 a junio de 2013 presenta como resultado un monto combinado entre los programas de inversión 2012-2013.

No obstante, también es importante dar conocer el programa de inversión completo correspondiente al año 2013 para tener una idea de la previsión de inversión, según el esquema de trabajo anual del FOVIAL (ver tabla 1).

En el contexto del Programa de Caminos Rurales se invirtió la cantidad de \$ 5.1 millones en el camino rural cantón El Jagüey-El Tamarindo (\$ 3.7 millones) y el camino rural El Embarcadero-Los Corrales (\$ 1.4 millones).

En el Programa de Señalización y Seguridad Vial la inversión fue de \$ 2.5 millones distribuidos en seis contratos a escala nacional.

En este periodo, cada contrato representó más oportunidades laborales y empresariales. Se realizaron 189 contrataciones; de estas, 36

TABLA 1

Programa de inversión del FOVIAL correspondiente a enero-diciembre de 2013

Programa de inversión 2013	Proyectos*	Kilómetros	Inversión 2013**
Vías pavimentadas	17	3,639.82	\$ 20,543,736.87
Vías no pavimentadas	15	2,568.58	\$ 10,723,755.51
Derecho de vías	31	3,437.41	\$ 2,938,248.47
Rutinario complementario	21	441.32	\$ 20,986,783.48
Mantenimiento tipo especial	5	386.09	\$ 1,993,450.25
Mantenimiento periódico 2012 - 2013	2	18.14	\$ 6,744,957.70
Puentes y obras de paso	3	-	\$ 2,048,266.97
Obras de mitigación	4	-	\$ 5,305,366.27
Sello de grietas y fisuras	1	13.32	\$ 723,571.47
Señalización horizontal y vertical	1	112.39	\$ 422,728.84
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>10,617.07</b>	<b>\$ 82,430,865.83</b>

\* No incluye supervisión \*\* Incluye supervisión

Fuente: FOVIAL.

contratos corresponden a gran empresa; 56, a mediana empresa; 38, a pequeña, y 59, a microempresa, generando más de 13,000 empleos.

El promedio mensual empleo generado entre enero y febrero de 2013 fue de 2,210. Las cifras mensuales de empleo generadas entre enero y abril de 2013 por programa nos dan idea del ritmo de contratación y de la distribución de los puestos de trabajo (ver tabla 2).

El Programa de Empleabilidad que comenzó en el 2011 con 4 grupos asociativos ha tenido continuidad. En el transcurso del cuarto período se inició el proceso de contratación de 27 grupos asociativos de microempresas trabajando dentro de nuestro programa de mantenimiento rutinario en diferentes zonas del país.

Las empresas contratadas clasificadas suman 160; 27 son grandes empresas; 49, medianas; 34, pequeñas empresas y 50, microempresas (ver tabla 3).

### Más innovación y más calidad

En el 2013 se han registrado los índices más altos de reciclado de material asfáltico. El material fresado de carpeta asfáltica fue colocado en 45 km intervenidos de vías no pavimentadas, en diversos lugares del país: Tonacatepeque-Las Ánimas (6.67 km); Zaragoza (3.20 km); Ilopango-Asino-Joya Grande (3.78 km); Soyapango-Tonacatepeque (3.12 km), entre otros.

### Rescate intensivo de vías

En el contexto del Programa de Mantenimiento Periódico se llevaron a cabo importantes obras en el departamento de San Salvador y el departamento de La Libertad. Se habilitaron arterias estratégicas con una inversión total aproximada de \$ 18.7 millones.

TABLA 2

Empleo mensual generado por tipo de programa en el periodo enero-abril de 2013

Tipo de programa	Enero	Febrero	Marzo	Abril
Mantenimiento rutinario de vías pavimentadas	646	685	755	723
Mantenimiento rutinario de vías no pavimentadas	0	293	563	681
Mantenimiento rutinario tipo especial de vías no pavimentadas	0	64	134	156
Mantenimiento del derecho de vías pavimentadas	0	0	424	442
Mantenimiento del derecho de vías pavimentadas (microempresas)	240	240	240	240
Mantenimiento periódico	300	338	375	375
Puentes y obras de paso	57	25	180	260
Puentes y obras de paso IDA	51	54	69	73
Obras de mitigación y reparación de cárcavas IDA	0	0	0	0
Señalización	39	60	20	38
Caminos rurales	0	0	0	0
<b>EMPLEO POR MES</b>	<b>1,333</b>	<b>1,759</b>	<b>2,760</b>	<b>2,988</b>
<b>PROMEDIO</b>	<b>2,210 empleos generados mensualmente</b>			

Fuente: FOVIAL.

TABLA 3

Empresas contratadas clasificadas por FOVIAL

Empresas contratadas clasificadas	Cantidad
Grandes	36
Medianas	56
Pequeñas	38
Microempresas	59
<b>TOTAL DE EMPRESAS</b>	<b>189</b>

Fuente: FOVIAL.

En San Salvador, el proyecto de rescate de la carretera Troncal del Norte se ejecutó en dos etapas, con una inversión de casi \$ 4 millones, en el tramo Apopa-Quitasol. En el departamento de La Libertad, la inversión fue de \$ 14.7 millones, en el tramo Santa Tecla-La Cuchilla, en la nueva autopista Los Chorros.

La realización de estas obras forma parte del Plan de Rescate Intensivo de Vías a escala nacional, que ha incluido el rescate de importantes tramos del área metropolitana de San Salvador (AMSS), del tramo desvío Compalapa-Zacatecoluca, en el litoral pacífico y las cabeceras departamentales de Santa Ana y San Miguel (tramo El Triangulo-Puente Urbina), ejecutados en el año 2010. La suma de los kilómetros rescatados en los cuatro años hace un total de 155.2 km intervenidos en todo el país (ver recuadro 1).

En este esfuerzo, el FOVIAL se ha propuesto la habilitación del corredor longitudinal metropolitano sin semáforos, que a las vías rescatadas en el AMSS suma la nueva autopista Los Chorros y el bulevar Monseñor Romero, en una megaproyecto vial de la obra pública sin precedentes.

## RECUADRO 1

## Detalle de tramos intervenidos 2012-2013

- Tramo Apopa-Quitasol: mediante la rehabilitación de esta arteria estratégica se renovó un total de 35.5 km en los que circulan 45,000 vehículos. La inversión del FOVIAL en la primera etapa del proyecto fue de \$ 1.5 millones. En la segunda etapa fue \$ 2.5 millones, haciendo un total de inversión aproximado de \$4.0 millones.
- Tramo Santa Tecla-La Cuchilla, nueva autopista Los Chorros: se atendieron 8.2 km en esta importante vía, donde circulan más de 45,000 vehículos diarios, con una inversión total que alcanza los \$14.7 millones.

Este esfuerzo se completará con la ejecución de al menos 5 pasos a desnivel y con el rescate de más vías en toda la capital, con fondos provenientes de la titularización.

## Protección de las familias y las comunidades

Más de 700 cárcavas han sido detectadas a la fecha en todo el territorio nacional. De esta suma, 365 cárcavas se han eliminado hasta el presente año de labor ministerial.

Entre las obras para combate a cárcavas ejecutadas este año están las siguientes: obras de protección en San Antonio Masahuat, departamento de Santa Ana, con una inversión de \$ 0.4 millones; bulevar Venezuela, departamento de San Salvador, con \$ 0.3 millones invertidos; y el puente sobre el río Desagüe, departamento de Ccatlán, \$ 0.4 millones.

También en el marco de este esfuerzo se incluye la obra de paso en San Luis Talpa-Comalapa, en La Paz, por \$ 0.2 millones; la cárcava en bóveda de Guayapa \$ 0.2 millones, y el monumental muro de protección de la carretera a la frontera de Las Chinamas con un monto de



TABLA 4

Detalle de obras de protección en ejecución

Contrato	Grupo	Empresa	Inicio	Final	Kilómetros	Monto total
CO-086/2013	Ejecución de obras de mitigación en vías pavimentadas y no pavimentadas ubicadas en la zona 1 de El Salvador.	Marroquín Fuentes y Asociados, S.A. de C.V.	1/3/2013	26/10/2013	51.10	US\$ 563,385.37
CO-087/2013	Ejecución de obras de mitigación en vías pavimentadas y no pavimentadas ubicadas en la zona 2 de El Salvador.	Equipment Parts, S.A. de C.V.	18/3/2013	12/11/2013	38.28	US\$ 699,577.30
CO-088/2013	Ejecución de obras de mitigación en vías pavimentadas y no pavimentadas ubicadas en la zona 3 de El Salvador.	Asesoría y Tecnología, S.A. de C.V.	1/3/2013	26/10/2013	137.41	US\$ 694,904.12
Compartir los ítems seleccionados	obras de mitigación en vías pavimentadas y no pavimentadas ubicadas en la zona 4 de El Salvador.	Constructora López Castillo, S.A. de C.V.	1/3/2013	26/10/2013	194.38	US\$ 768,111.35
<b>CONTRATO 2012 EN EJECUCIÓN</b>						
CO-089/2012	Ejecución de obras de mitigación en km 124 + cero cero de la carretera K8W, frontera Las Chinamas.	Rodio Swissboring El Salvador, S.A. de C.V.	5/11/2012	3/5/2013 - 8/6/2013	16.10	US\$ 2,178,930.49
<b>TOTAL DE EJECUCIÓN DE OBRAS DE MITIGACIÓN</b>					<b>421.17</b>	<b>US\$ 4,904,908.63</b>
<b>SUPERVISORES</b>						
	Grupo	Empresa	Inicio	Final	Kilómetros	Monto total
CO-090/2013	Supervisión de la ejecución de obras de mitigación en vías pavimentadas y no pavimentadas ubicadas en la zona 1 de El Salvador.	Empresa de Mantenimiento Vial y otros, S.A. de C.V.	1/3/2013	26/11/2013		US\$ 87,674.71
CO-091/2013	Supervisión de la ejecución de obras de mitigación en vías pavimentadas y no pavimentadas ubicadas en la zona 2 de El Salvador.	Empresa de Mantenimiento Vial y Otros, S.A. de C.V.	18/3/2013	12/11/2013		US\$ 88,723.35
CO-092/2013	Supervisión de la ejecución de obras de mitigación en vías pavimentadas y no pavimentadas ubicadas en la zona 3 de El Salvador.	Euroestudios, S.L.	1/3/2013	26/10/2013		US\$ 88,467.43
CO-093/2013	Supervisión de la ejecución de obras de mitigación en vías pavimentadas y no pavimentadas ubicadas en la zona 4 de El Salvador.	Euroestudios, S.L.	1/3/2013	26/10/2013		US\$ 88,467.43
<b>CONTRATO 2012 EN EJECUCIÓN</b>						
CO-097/2012	Supervisión de la ejecución de obras de mitigación en km 124 + cero cero de la carretera K08W, frontera Las Chinamas.	Servicios Profesionales Berganza Ingenieros Arquitectos, S.A. de C.V.	5/11/2012	3/5/2013 - 8/6/2013		US\$ 47,124.72
	Total de supervisión de obras de mitigación				0.00	US\$ 400,457.64
<b>TOTAL</b>						<b>US\$ 5,305,366.71</b>

Fuente: FOVIAL.



Los Chorros: nuevo modelo de autopista

\$ 2.2 millones, sumando entre estas inversiones una cantidad de \$ 5.3 millones (ver tabla 4).

### Plan invernal MOP-FOVIAL

El FOVIAL es una institución de servicio, cuyo objetivo principal es mantener la conectividad en la red asignada durante los 365 días del año, dando mantenimiento rutinario a vías pavimentadas y no pavimentadas.

El FOVIAL asegura mantenimiento diario a las vías. Lleva a cabo actividades de bacheo, remoción de derrumbes, limpieza del derecho de vías pavimentadas.

En el caso de las vías no pavimentadas se conforman por completo una vez al año y se hacen reparaciones parciales adicionales según el estado de la vía durante la época invernal. En este programa se atiende la totalidad de la red FOVIAL; situación que se vuelve complicada durante la época de lluvias.

Para obtener los mejores resultados de las acciones realizadas, se considera que una situación de emergencia debe abordarse previamente, durante y después de ocurridos los hechos.

Para lograr este objetivo, la institución ha

adoptado desde su creación una serie de políticas que ayudan a actuar y a mantener las vías siempre transitables, en el caso de que se dé alguna emergencia.

#### Previo a la ocurrencia de una emergencia

Para orientar su esfuerzo, el FOVIAL ha dividido el país en 6 zonas, atendidas por 17 grupos de trabajo que dan mantenimiento rutinario a las vías de su competencia.

En la atención de emergencias, esta división zonal permite que todas las vías sean de fácil acceso para las empresas contratistas y supervisoras.

Las zonas son las siguientes: zona 1 (occidente), zona 2 (central sur), zona 3 (central norte), zona 4 (paracentral), zona 5 (oriente), zona 6 (área metropolitana de San Salvador), aunque no necesariamente cumplen con la parte geográfica (ver mapa 1).

A cada empresa se le solicita en los documentos contractuales tener un plantel regional (contratistas) y una oficina regional (supervisores) con el objetivo de tener personal y maquinaria en las zonas de trabajo. Esto permite llegar en el menor tiempo posible.

## MAPA 1

### Zonas de emergencia identificadas por el MOP-FOVIAL

#### DISTRIBUCIÓN ZONAL

- 1: zona occidental
- 2: zona central sur
- 3: zona central norte
- 4: zona paracentral
- 5: zona oriental
- 6: zona metropolitana de San Salvador



Fuente: FOVIAL.

En cuanto a la comunicación, las empresas están obligadas a tener una línea telefónica fija e internet en cada oficina, así como teléfonos celulares para lograr una comunicación instantánea en el momento que se reporta la emergencia.

Adicionalmente, se cuenta con el centro de llamadas FONOVIAL (2228-VIAL), atendido por nuestro personal. El FONOVIAL recibe llamadas de emergencia para reportar problemas en las carreteras.

En la época invernal se solicita a las empresas destacar personal de emergencia, sobre todo cuando ha sido declarada alguna alerta. El personal de campo pernocta en los planteles para atender de inmediato cualquier emergencia.

#### Durante una posible emergencia

Luego de una declaración de emergencia nacional (alerta roja), el primer paso consiste en convocar al Comité de Emergencia del MOP (COE-MOP). El COE-MOP pasa de inmediato a formar parte del Comité de Protección Civil. El FOVIAL envía al MOP al encargado o encargada de la Coordinación de Emergencias de forma permanente.

Cada administrador de proyectos se pone en contacto con la Coordinación de Emergencias, reportando diariamente la ubicación de las vías con problemas. Las vías se atienden según importancia y cantidad de recursos disponibles. Se priorizan las carreteras de mayor tráfico vehicular, especialmente en donde hay riesgo de perder vidas humanas.

Se coordina y coteja los resultados de la información diaria producto de las actividades ejecutadas en campo, proporcionada por los supervisores de proyectos. Se analizan los datos, se preparan informes de la emergencia.

#### Posterior a la emergencia (evaluación)

Esta fase incluye todas las acciones que se de-

ben efectuar para llevar las vías de la red vial FOVIAL a las condiciones en que se encontraban antes de la emergencia. Es decir, volver las vías transitables y seguras para los conductores.

Se evalúa si las acciones ejecutadas durante el evento fueron llevadas a cabo de manera correcta. Se revisa si los procedimientos propuestos en la fase previa fueron los más adecuados y operativos para el caso y se elabora un informe. En este informe se consideran las observaciones realizadas, se plantean sugerencias y modificaciones destinadas a mejorar el plan de control y emergencia.

Esta fase permite además impulsar la identificación y mitigación de riesgos de cada vía: Se realiza una evaluación de los factores que podrían contribuir a aumentar la vulnerabilidad. Se hace un análisis de las necesidades a satisfacer para un nuevo plan preventivo.

#### Todo a la luz: transparencia y anticorrupción

FOVIAL garantiza su gestión con una cantidad importante de auditorías anuales. En el cuarto año de gestión se realizaron diferentes auditorías tanto internas como externas. En las auditorías internas se ejecutaron las siguientes: auditoría especial en el área de proyectos, auditoría especial en el área de la UACI, auditoría especial en el área financiera, auditoría especial en el área administrativa.

Para el caso de las auditorías externas, se realizaron las siguientes: auditoría íntegra, auditoría externa, auditoría de ingresos y auditorías de la Corte de Cuentas. En las auditorías de la Corte de Cuentas se incluyeron las siguientes auditorías: dos auditorías financieras y examen especial a la rehabilitación de vías pavimentadas a consecuencia de la tormenta Ida; examen especial a los procesos de licitación,



Vías que mejoran la vida

adjudicación y contratación del tramo Santa Tecla-La Cuchilla; examen especial a la ejecución del proyecto de Mantenimiento Periódico del tramo Santa Tecla-La Cuchilla.

Las auditorías finalizaron sin resultados negativos, y en los asuntos legales la institución no presenta procesos abiertos.

### **Pasos importantes para el rescate financiero**

En este periodo la institución presentó avances en su condición financiera, consiguiendo la derivación de fondos de tarjetas de circulación y multas de tránsito al FOVIAL. Adicionalmente, la Asamblea Legislativa aprobó el proceso de titularización de la institución, mediante el decreto 110 de fecha 24 de agosto de 2012. Este decreto autorizó al FOVIAL para emitir títulos valores, garantizados con los flujos futuros de la contribución de conservación vial.

En el mes de enero de 2013, el Consejo Directivo acordó seleccionar a la empresa Ricorp Titularizadora, S. A. para efectuar la prestación de servicios de estructuración y ejecución de proceso de titularización a favor del FOVIAL.

El FOVIAL titularizará \$ 100 millones, los cuales se colocarán a través de dos fondos de \$ 50 millones, con iguales características para obras de mantenimiento y proyectos de infraestructuras.

Es así que en mayo se realizó la primera emisión. Según el prospecto FTRTFOV01, el monto máximo de primera emisión del fondo fue \$ 50 millones, distribuidos en dos tramos:

Tramo 1, por \$ 35 millones, 15 años, a una tasa de interés anual de 5.90 %

Tramo 2, por \$ 15 millones, 8 años a una tasa de intereses anual del 5.20 %

### **Escuchamos y atendemos a la ciudadanía**

La comunicación con los usuarios ha sido clave en la orientación del esfuerzo. La atención a usuarios y usuarias se incrementó gracias al uso de las redes sociales como Facebook y Twitter, contándose al 30 de junio de 2013 con más de 24,600 usuarios. También, mediante nuestro centro de llamadas (FONOVIAL) se recibieron más de 1,790 llamadas en el lapso 2012-2013.

Se realizaron campañas informativas en medios de comunicación para mantener informada a la población sobre las obras realizadas por la institución, por lo que se efectuaron más de 100 entrevistas y visitas a los diferentes medios de comunicación. En el estudio de imagen institucional realizado obtuvimos una calificación de aprobación de imagen de 7.3.

En noviembre de 2012, se realizó con éxito el Encuentro y Seminario Mundial Caminos Rurales y Desarrollo, con la participación de miembros de delegaciones extranjeras y nacionales. En ese marco, el FOVIAL obtuvo la vicepresidencia del Consejo de Directores de Carreteras de Iberia e Iberoamérica (DIRCAIBEA).

Dando cumplimiento a la Ley de Acceso a la Información Pública, se puso a disposición de la ciudadanía toda la información pública requerida en su página electrónica. El FOVIAL abrió además su Unidad de Acceso a la Información Pública (UAIP), con el propósito de atender solicitudes de información y recoger las inquietudes ciudadanas.

Los resultados positivos de las auditorías internas y externas son una evidencia de la conducta transparente de la institución hacia la ciudadanía.

Viceministerio de Transporte

# Transporte digno y seguridad vial



## PRIORIDAD DE INVERSIÓN

La inversión que ejecuta el VMT en el año 2013 tiene como prioridad la mejora de calidad del sistema de transporte público de pasajeros. El monto a erogar asciende a \$ 74 millones.

# Transporte digno y seguridad vial

## VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

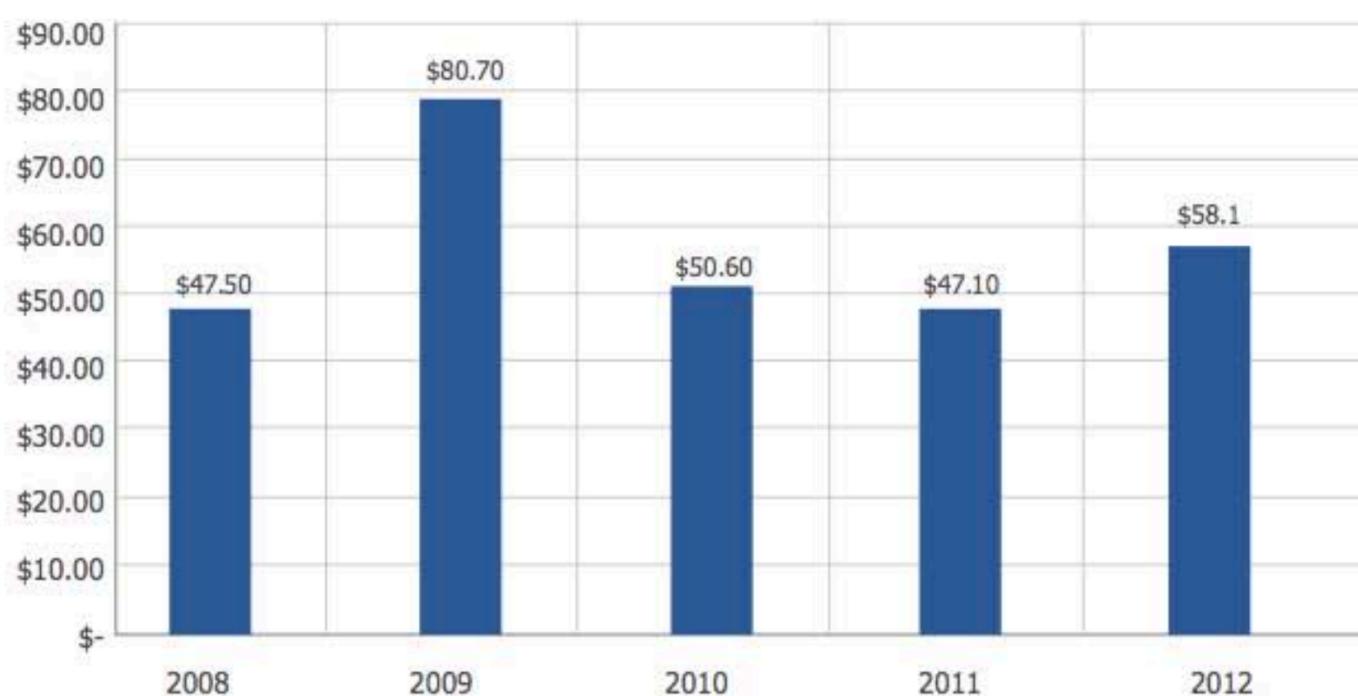
Cada día se movilizan a través de la ciudad de San Salvador más de millón y medio de ciudadanos. El sistema de transporte colectivo permaneció abandonado durante décadas. Desde el año 2009, por medio de la acción directa del Viceministerio de Transporte (VMT), el MOP ha emprendido el proyecto más importante de modernización y mejora de calidad del sistema de transporte de pasajeros del área metropolitana de San Salvador.

La iniciativa de construcción del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS) está articulada con una estrategia de corredores exclusivos para transporte colectivo, a través de unidades de transporte masivo de pasajeros. Esta estrategia aportará un salto de calidad en cuanto ahorro de combustibles, tiempo y gastos logísticos para el sector transporte. Las obras están engarzadas en esta mirada estratégica que interconectará zonas productivas del país con centros urbanos.

La inversión que ejecuta el VMT se ha concentrado en la mejora de la calidad del sistema de transporte público, buscando un sistema que sea eficiente, ordenado y que priorice un buen trato a la ciudadanía. Adicionalmente, se ha invertido en elevar los estándares de seguridad vial de nuestras carreteras. También se ha avanzado en el diálogo directo con el sector de transportistas, con la finalidad de abordar diferentes problemas y llegar a soluciones integrales que beneficien a empresarios y usuarios.

## GRÁFICO 1

Comportamiento financiero del pago del subsidio (en millones de dólares)



Fuente: Unidad de Desarrollo Institucional, MOP.

## Inversión para un transporte digno y seguro

Durante el cuarto año de gestión, la inversión total en el área de transporte público alcanzó los \$ 74.4 millones. Esta inversión se distribuyó en todo el territorio nacional, priorizando los principales retos del Viceministerio de Transporte en cuanto a mejora de transporte público y seguridad vial.

Del monto consolidado, San Salvador se invirtió la suma de \$ 20.3 millones para el desarrollo de 18 proyectos, de los cuales 9 han finalizado, 6 se encuentran en ejecución y 3 están contratados.

En el departamento de Sonsonate se invirtieron \$ 0.1 millones para mantenimiento de básculas fijas. Adicionalmente, a escala nacional, se invirtieron \$ 52.3 millones para pago de compensación de diésel a 94,763 unidades del transporte colectivo (autobuses y microbuses), lo cual ha implicado una reducción cercana al 35 % de erogación con respecto al año 2009

(ver gráfica 1). Estas obras permitieron la generación de 2,788 empleos directos. De este consolidado general, se describen a continuación los proyectos más destacados.

## Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS)

Las actividades estratégicas y los proyectos del VMT, en su mayoría, durante el cuarto periodo de gestión ministerial, han estado orientados a conformar y desarrollar un programa de transporte integral para el AMSS. Este nuevo sistema transformará por completo la realidad y la vida de las personas que se movilizan diariamente de Soyapango hasta las cercanías de Metrocentro y Salvador del Mundo. De un transporte público contaminante, inseguro y de baja calidad pasarán a tener a disposición un transporte amigable con el medio ambiente, eficiente, de alta tecnología y seguro.

El SITRAMSS consiste en la implementación de troncales de transporte colectivo de pasajeros operadas por buses articulados que circulan en carriles especiales segregados. La modalidad de tráfico de estos autobuses se conoce como buses de rápido tránsito (BRT). Estos sistemas funcionan exitosamente en países como Brasil, Perú, Colombia, México y Guatemala.

La prioridad del SITRAMSS será el buen servicio y trato amable a los usuarios, incluyendo todas las facilidades de acceso para personas con alguna discapacidad. El SITRAMSS brindará mayor comodidad, seguridad y producirá menor contaminación.

Los componentes del SITRAMSS son los siguientes: a) vías exclusivas segregadas para circulación de los autobuses del sistema; b) flota de autobuses articulados de gran capacidad; c) estaciones de acceso controlado; d) terminales de integración y de transferencia; e) integración física y tarifaria con otros servicios; f) recaudación centralizada e informatizada del sistema de pago.

#### Interconexión

El nuevo sistema de transporte debe responder a las necesidades de movilidad de la ciudadanía y también a las demandas de desarrollo económico del país. El SITRAMSS se implementará desde el municipio de San Martín hasta Plaza de las Américas (Divino Salvador del Mundo).

La población de los municipios de San Martín, Ilopango y Soyapango utilizarán las unidades alimentadoras y transbordarán en la Terminal de Integración de Soyapango, para que desde ahí se trasladen hasta Metrocentro y otros servicios que lleven a los usuarios hasta Plaza de las Américas.

#### Terminal de Integración

Desde el 10 de enero de 2013 se entregó la or-

den de inicio para el diseño y la construcción de la Terminal de Integración de Soyapango. En esa misma fecha se finalizaron 95 planos y 8 memorias de cálculo. El 25 de junio de 2013 se inició además la construcción de la terrecería respectiva.

El proyecto se ejecuta con una inversión de \$ 5.3 millones. Esta terminal servirá como nodo principal del sistema. La estación contará con 6 bahías para igual número de unidades articuladas, que se podrá despachar de manera simultánea, y de 19 bahías para unidades alimentadoras.

Esta estación contará con modernas salas de espera, seguridad permanente, pasillos subterráneos, accesibilidad para personas con discapacidad, área de sanitarios, entre otras comodidades de una terminal moderna y segura.

La empresa a la cual se adjudicó el contrato de construcción es CYMIMEX S.A. de C.V. Control y Montajes (de México). La finalización de la obra está programada para el 5 de noviembre de 2013.

#### Carril segregado del primer tramo

El primer tramo en la totalidad de la primera fase abarcará desde la Terminal de Integración de Soyapango, pasando por la estación de Antekirta, Bulevar del Ejército, luego a la estación Apatepec para llegar a la estación de FENADESAL, con 3.1 km. Esta primera intervención corresponde a la construcción del primer carril segregado del primer tramo, con una inversión de \$ 10.3 millones. El total de usuarios que se movilizan desde Soyapango a San Salvador es de 145,000 pasajeros.

#### Fases operacionales

La fase operacional del SITRAMSS tiene tres modalidades operacionales. La primera es la ruta troncal que en unidades articuladas con

capacidad hasta de 170 pasajeros que partirán de la terminal de Integración de Soyapango, pasando por el Bulevar del Ejército, luego tomando la alameda Juan Pablo II hasta llegar a la 33 avenida norte (contiguo a Metrocentro).

La segunda ruta corresponde a las pretroncales que partirán desde diferentes municipios del este del Gran San Salvador. Saldrán de San Martín, San Bartolo, Soyapango, Ilopango en los buses padrón con capacidad para trasladar en cada viaje hasta 105 personas.

La tercer modalidad es la operacionalización de las rutas alimentadoras que servirán en cada uno de las colonias y municipios de la parte este del Gran San Salvador, conectando con las unidades articuladas y buses padrón. El usuario o la usuaria una vez aborde la ruta alimentadora podrá conectar y utilizar una unidad padrón o articulada pagando la tarifa estipulada solamente una sola vez.

La atención del SITRAMSS permitirá que alrededor de 430,000 usuarios diariamente utilicen este sistema y garantice la movilidad hacia sus trabajos y lugares de residencia. Con ello se reducirá el tiempo de traslado a la mitad del tiempo que se emplea hoy en día para recorrer las mismas distancias. Estas ventajas beneficiarán especialmente para las personas que se movilizan desde las áreas de mayor densidad poblacional del área metropolitana de San Salvador.

La orden de inicio para la construcción de este carril segregado tuvo su orden de inicio el 18 de marzo 2013. Luego de todos los procesos técnicos correspondientes, el 3 de junio de 2013 comenzaron los trabajos de construcción. La empresa constructora DISA ha realizado la escarificación o remoción de la capa de asfalto en una longitud de 1,512 m, y la excavación de igual extensión, con una profundidad de 0.90 m para subrasante. Además se ha trabajado la capa previa a la colocación del concreto hidráu-

lico en una extensión 580 m. Junto a esto se han colocado 200 m de tubería de alto impacto para la fibra óptica, que servirá para transmitir los datos generados en las paradas de buses y estaciones usados por los buses padrones.

La información será transmitida por 3 estaciones o paradas de autobuses y esta será enviada al centro de control. Las paradas estarán ubicadas en Antekirta, Amatepec y FENADESAL, corresponden al tramo 1 en construcción, que va desde avenida Rosario sur por Plaza Soyapango hasta el Instituto Técnico de Ex alumnos Salesianos.

Durante el mes de junio al empresa presenta un 9.7 % de avance. Este indicador es importante, ya que significa que la obra se está desarrollando en buen tiempo con respecto a la fecha de finalización preestablecida: 15 de diciembre de 2013.

#### Supervisión

En cuanto a los proyectos de supervisión, se contrató a la empresa que llevará a cabo la supervisión del diseño final y de las obras de construcción de la Terminal Integración. Este proyecto tuvo orden de inicio el 21 de enero 2013 y finalizará el 15 de diciembre de 2013. La empresa adjudicada es Acciona Ingeniería S. A.

Se cuenta además con el proyecto de supervisión para construcción de los corredores segregados para el primer tramo del SITRAMSS.

Este proyecto tuvo orden de inicio el 18 de marzo de 2013 y tiene su fecha de cierre el 14 de febrero 2014. La empresa adjudicada para su desarrollo es también Acciona Ingeniería S. A.

#### Nuevo sistema prepago de pasaje para transporte público

El nuevo sistema de recaudo de la tarifa de transporte público de pasajeros constituye



SITRAMSS, transporte del futuro

otro paso fundamental en la modernización, la actualización tecnológica y el mejoramiento de la seguridad ciudadana para el sector transporte, así como para la mejora sustantiva de la calidad de vida de la población.

El sistema ya se encuentra en marcha y se desarrollará completamente durante el segundo semestre de 2013. El nuevo sistema de recaudo de la tarifa funciona a través de una tarjeta prepago y surgió como una propuesta de consenso en la Mesa Nacional de Transporte, que aglutina a la mayoría de gremiales que representa al sector de transporte nacional, la cual ha posibilitado grandes acuerdos de trabajo entre Gobierno y transportistas.

En el contexto de esta mesa que surge la sociedad Sistema Integrado Prepago, S. A. de C. V. (SIPAGO), con el objetivo de implementar este nuevo sistema prepago de la tarifa.

La sociedad empresarial SIPAGO está dirigida por ocho representantes del sector transporte y sus accionistas representan el 68 % de los actuales empresarios de transporte de San Salvador y es la encargada de gestionar el nuevo sistema de recaudo en el área metropolitana de San Salvador.

Para instalar y administrar el proyecto prepago, SIPAGO contrató a una empresa denominada SUBES, siglas que significan Sistema Único de Boleto Electrónico de Pasajeros de El Salvador.

La población pagará el pasaje por medio de una tarjeta que contiene un chip electrónico en el que se almacena toda la información referente a las transacciones de transporte. Esta tarjeta servirá como una especie de monedero electrónico. Los usuarios tendrán la seguridad de que se les cobrará el pasaje exacto

y el mecanismo también plantea un seguro en caso de robo o pérdida.

Si el usuario o la usuaria extravía la tarjeta o si la tarjeta se daña o es robada, el sistema permite reportar el incidente y trasladar el saldo a una nueva tarjeta. SUBES habilitará un centro de atención a usuarios para el reporte de incidentes de esta naturaleza. En esos casos, la persona que reporte no tendrá que brindar información personal, como número de DUI u otros datos para recuperar su saldo.

El SIPAGO comenzará a operar en el área metropolitana de San Salvador durante el segundo semestre del año 2013. Esta primera fase abarca más de 30 rutas del sector de Santa Tecla. El nuevo mecanismo permitirá un mejor control de ingresos, evitará riesgos para la seguridad del personal de transporte (especialmente para los motoristas) y contribuirá a reducir las extorsiones.

El sistema operativo además proporcionará a los propietarios información clave de

manera automatizada: por ejemplo, la cantidad de pasajeros transporta cada unidad por recorrido y por día. Cada motorista tendrá una tarjeta de usuario, con la cual activará el validador al inicio del recorrido diario.

Los autobuses serán monitoreados mediante la tecnología de sistema de posicionamiento global, conocida como GPS. Además de la ubicación geográfica precisa de la unidad, se podrá monitorear el recorrido y la velocidad a la que se desplaza el autobús.

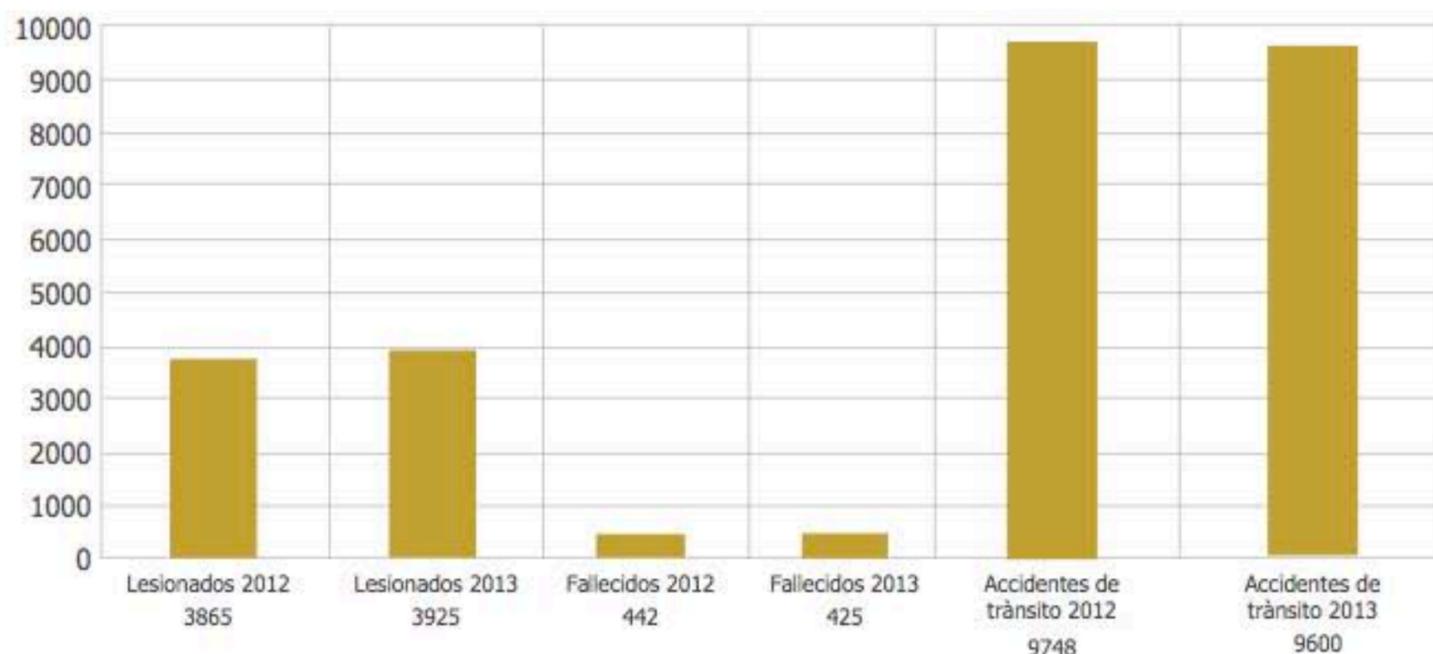
Como parte de las nuevas medidas de seguridad, el conductor de la unidad manejará una consola en la que habrá un “botón de pánico”, con el que se podrá alertar al Sistema de Emergencias 911 de la PNC cuando existan incidentes que requieran intervención policial.

### Por un país sin accidentes viales

Con la finalidad de disminuir la accidentalidad vial, la Dirección General de Tránsito, en coor-

## GRÁFICO 2

Víctimas de accidentes de tránsito. Período del 1 de enero de 2012 al 9 de junio de 2013



Fuente: Unidad de Desarrollo Institucional, MOP.

Notas: (1) las obras se contabilizan en el año que se iniciaron, (2) el dato de 2012 incluye los primeros meses de 2013.



dinación con la Subdirección de Tránsito de la Policía Nacional Civil, lleva a cabo intervenciones directas que contribuyen a evitar víctimas de accidentes (ver gráfico 2).

#### Plan Nacional de Seguridad Vial

En el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial, se realizaron evaluaciones a instructores e instructoras de escuelas de manejo, empresas examinadoras y centros de reeducación vial. Mediante una nueva aplicación informática implementada por el MOP desde junio de 2012, creada específicamente para este fin, se ha evaluado el nivel de conocimientos sobre la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como los respectivos reglamentos y normas de señalización vial. En el caso de los centros de reeducación vial, se efectuaron pruebas psicológicas para detectar problemas de alcohol y drogas.

Aprobada la evaluación teórica, se emitió carné a un total de 197 instructores de escuelas de manejo autorizadas en el territorio salvadoreño. Estas acciones persiguen el objetivo de mejorar la calidad de los nuevos conductores en nuestro país. Actualmente se encuentra en ejecución el proyecto de circuito cerrado para realizar el examen práctico para obtener licencias de conducir. Se está realizando con las 10 escuelas de manejo autorizadas por el VMT.

Para este año, se continúa con los procesos de reevaluación teórica del 100 % de las personas que aspiran a la licencia de conducir por primera vez, alcanzando un total de 47,013 pruebas teóricas realizadas, de las que el 80 % fueron aprobadas.

Estas importantes actividades de evaluación se llevan desde el año 2010 y a la fecha han dado resultados favorables.



Salvando vidas en la carretera

#### Controles antidopaje

Muy importantes son las actividades que realiza la Unidad Médico Técnica Antidoping para disminuir los accidentes de muerte y lesiones de tránsito producidos por causas de alcohol y drogas en el territorio nacional. Se programan actividades de prevención diarias consistentes en controles antidopaje dirigido a conductores del transporte público de pasajeros, particulares y de carga.

Durante el cuarto periodo de gestión ministerial, se realizaron 56,432 intervenciones de controles antidoping, entre temporada normal y temporada vacacional, a motorista de transporte colectivo, motoristas de transporte de carga y a particulares. Con estas actividades, se ha reducido la cantidad de accidentes por conducción temeraria, llevando esta causa de accidente hasta la posición ocho en la lista de causas. Antes se colocaba en la posición tres.

#### Campañas nacionales de educación vial

Mediante el Parque de Educación Vial, el VMT desarrolló campañas educativas, impartió 20,633 clases teóricas a niños y niñas, así como 19,800 clases prácticas a alumnos de diversos centros escolares.

En este mismo contexto, efectuó 11,588 charlas a motoristas del transporte público de pasajeros y 187 charlas a empresas privadas. A su vez, se realizaron 4,475 parques viales móviles en centros escolares y empresas privadas.

Adicionalmente, durante el periodo vacacional correspondiente al año 2012, se retomó la campaña *Yo soy salvavidas en la carretera*, realizando diferentes actividades, como campañas de educación y concientización y campañas preventivas con controles que estuvieron a cargo de la Subdirección de Tránsito de la Policía Nacional Civil y de la Unidad Médico Técnica Antidoping del Viceministerio de Transporte.

#### Integración a campañas mundiales para prevenir accidentes de tránsito

El 11 de noviembre de cada año se lleva a cabo a escala mundial el día de las víctimas en accidentes de tránsito. Para el año 2012, con motivo de esta conmemoración, el VMT organizó un acto ecuménico en memoria de las personas fallecidas. En el acto participaron diferentes autoridades de gobierno y de la empresa privada. El propósito de esta actividad fue el de crear conciencia de las graves implicaciones que tiene para el país la accidentalidad vial.

Se realizó la segunda Semana mundial de la seguridad vial a escala de Naciones Unidas y en coordinación con la Organización Mundial para la Salud e instituciones salvadoreñas como la PNC, el Ministerio de Salud, Corte Suprema de Justicia y la empresa privada. Esta actividad inicia el 6 de mayo de cada año y finaliza el 12 del mismo mes.

#### Mejoramiento del tráfico y la señalización vial

El VMT, a través de la Dirección General de Tránsito, realiza una diversidad de programas que coadyuvan a cumplir con el objetivo prioritario de mejorar el tráfico de vehículos y la señalización vial en todo el país.

Con este propósito, la Unidad de Señalización Vial, el Sistema Nacional de Gestión y Control de Tránsito han ejecutado una inversión de \$ 0.9 millones en instalación, administración y mantenimiento de la señalización vial vertical y horizontal en vías urbanas e interurbanas de todo el territorio nacional.

La Unidad de Gestión de Tráfico ha dado seguimiento y coordinación del tráfico debido a cierres de arterias importantes por causa a procesos constructivos, tales como bulevar

Monseñor Romero, puente Ateos, puente Colima, puente El Tule, autopista Los Chorros, entre otros. Esta instancia garantiza a la ciudadanía fluidez vehicular en las zonas intervenidas por proyectos o por eventualidades, como accidentes de tránsito, eventos en la vía pública, obstaculizaciones inesperadas, semáforos dañados y otros. El compromiso principal es asumir la responsabilidad de dirigir, agilizar y regular el tráfico vehicular para garantizar la prevención de accidentes viales y la movilidad.

Con respecto a la Unidad de Semáforos, durante este cuarto periodo de labores, con el objetivo principal de mantener la operatividad del sistema semafórico en todo el país, de junio a diciembre de 2012 se reemplazaron semáforos con iluminación incandescente por los nuevos semáforos con iluminación de tecnología LED. Para dicha sustitución se llevó a cabo una inversión sustantiva en personal técnico, por un monto total de \$ 56,000.

Se instalaron 1,255 unidades semafóricas entre las ciudades de San Salvador, Mejicanos, Soyapango, Ilopango Santa Tecla, Merliot,

Santa Ana, Ahuachapán, Sonsonate, Metapán y San Miguel.

Además, se desembolsaron \$ 374,990 para controladores o reguladores de tráfico vehicular y peatonal. También se han adquirido nuevos software y hardware para la reactivación del centro de control de semáforos en su fase 1, con el fin de reparar fallas de los semáforos desde dicho centro de control, por un monto de \$ 298,775.

### Inspectoría de transporte

De junio 2012 a marzo 2013, la Inspectoría de Transporte del VMT ha realizado inspecciones a diferentes rutas de transporte en todo el país, remitiendo informes a la Dirección General de Transporte Terrestre.

Este mecanismo de inspección contribuye a evitar pagos o cobros indebidos de compensación económica (subsidios) que el Estado otorga a los transportistas para beneficiar a los usuarios. Se inspeccionaron para el cuarto periodo de gestión la suma de 11,737 unidades de

**TABLA 1**

Carnetización de conductores

Tipo de transporte	Cantidad de personas carnetizadas
Transporte público de pasajeros (ABy MB)	14,174
Transporte turismo	403
Transporte de personal de empresa.	2,071
Transporte alternativo local	1,290
Transporte escolar	1,496
Transporte selectivo	3,151
Transporte excepcional	1,742
Transporte de carga pesada.	24
<b>TOTAL</b>	<b>24,351</b>

Se carnetizó a 14,174 motoritas del transporte público de pasajeros

Fuente: VMT.



**FONAT ya entregó las primeras Indemnizaciones por accidentes viales**

transporte. Por encontrarse anomalías, a estas unidades no se les ha cancelado la compensación, lo que se ha traducido en \$ 3.8 millones en ahorro para el Estado.

Por medio de la Gerencia Informática Institucional del MOP, se ha iniciado la creación de un Sistema Informático de Supervisión, Control y Seguimiento de denuncias y proceso de inspección e informe, lo que permitirá estandarizar procedimientos. Con esta nueva herramienta, se agilizará la respuesta a usuarios y se fortalecerá la capacidad de intervención institucional.

Mediante la implementación de acciones conjuntas de Inspectoría General y PNC, se han realizado verificaciones de la portación y vigencia de los documentos de motoristas de las distintas modalidades de servicio público de pasajeros. Con la última acción, denominada Cero Tolerancia, se han logrado 14,174 nuevas

carnetizaciones de motoristas del transporte público de pasajeros; 12,241 renovaciones de carné de conductores del transporte público y 345 suscripciones a planes de pago por renovación del carné. En todo el sector (pasajeros, carga, escolares, selectivo y otros) se alcanzó un total de 24,531 carnetizaciones (ver tabla 1).

Durante el periodo de diciembre 2012 y enero 2013, se ejecutó el Plan Contingencial de Transporte, que consiste en administrar los vehículos del Estado en función de transportar a los usuarios afectados producto de los paros de transporte protagonizados por los operadores de dicho servicio. Además de establecer dispositivos para identificar las rutas e individualizar unidades sumadas a dicha acción, para elaboración de los informes y dar paso a los inicios de los procesos sancionatorios respectivos.

Para este año, se han reportado 119 revoca-

torias de permisos de líneas emitidas por la Dirección General de Transporte Terrestre, y 151 terminaciones totales o parciales de convenios de concesiones emitidas por el VMT.

### Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito (FONAT)

La Ley Especial para la Constitución del Fondo Nacional para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito entró en vigor el 15 de abril de 2013.

La administración y gestión del FONAT está a cargo de su Consejo Directivo, integrado por el Viceministro de Transporte, un delegado del Ministerio de Salud (MINSAL), un delegado del Banco de Desarrollo de El Salvador (BANDESAL), un delegado del Sistema de Emergencias Médicas y un delegado de la Subdirección de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

El 12 de junio de 2013, durante un acto especial, presidido por las autoridades de esa institución y del MOP, se entregaron las primeras prestaciones económicas a los familiares de víctimas de accidente de tránsito.

La perspectiva del FONAT es de solidaridad y universalidad. Esto quiere decir que todas las personas propietarias de vehículos contribuyen solidariamente a cubrir la indemnización para víctimas de accidentes de tránsito, beneficiando a todos, sin discriminación. Este principio solidario no tiene antecedentes en El Salvador y beneficia a todas las víctimas de accidentes viales.

Las primeras indemnizaciones cubren los accidentes ocurridos entre 15 de abril de 2013 y 31 de mayo de 2013. En esta primera entrega se compensa a víctimas fallecidas en 48 casos resueltos por el Consejo Directivo del FONAT. Los familiares más cercanos de fallecidos recibirán \$ 4,000, de los cuales \$ 3,500 corresponden a indemnización y \$ 500 a gasto funerario.

La población beneficiada en esta primera entrega asciende a más de 100 personas, entre niños, adolescentes, adultos y personas de tercera edad. El monto entregado a los familiares de los fallecidos hace la suma de \$ 0.2 millones.

Ya está programada la entrega de beneficios económicos a las personas con algún grado de discapacidad temporal o permanente a causa de accidentes de tránsito.

Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano

# Viviendas y hábitat para la seguridad humana



## VISIÓN ESTRATÉGICA

La visión estratégica del actual Gobierno supera el concepto asistencialista de ayuda eventual que desde hace muchos años ha estancado el desarrollo de proyectos integrales de solución habitacional en El Salvador.

# Seguridad y hábitat: el bienestar comienza en casa

## VICEMINISTERIO DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO

En la visión estratégica del actual Gobierno, el problema del déficit habitacional cobra un estatus de prioridad nacional. En este sentido, el Gobierno de El Salvador desarrolla una Política Nacional de Vivienda fundamentada en un enfoque de derechos. Esta perspectiva supera el concepto asistencialista de ayuda eventual que desde hace muchos años ha estancado el desarrollo de proyectos integrales de solución habitacional en El Salvador.

Este enfoque conlleva como eje transversal la posibilidad de generar para la población más vulnerable no solo la posibilidad de contar con una vivienda que cumpla con los requerimientos mínimos de habitabilidad, sino que también ha contribuido a la generación de miles de empleos temporales, a la reducción de enfermedades asociadas a la insalubridad doméstica y ambiental, al mejoramiento de espacios de recreación familiar, a la mitigación de riesgos asociados con el impacto del cambio climático, entre otros beneficios.

A continuación se presenta un informe general de los distintos proyectos desarrollados durante el cuarto periodo de gestión ministerial, correspondientes a todo el sector vivienda y desglosado además por cada una de las instituciones que lo conforman.

Mención especial merece el Programa de Vivienda y Mejoramiento Integral de Asentamientos Urbanos Precarios, que realiza cuatro componentes, ejecutado por la Gerencia del Programa y financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), contrato BID 2373/OC-ES.

De todo el trabajo desarrollado, es importante destacar la reducción sensible del déficit habitacional, tanto cuantitativo como cualitativo, la entrega de títulos de propiedad a miles de familias que no tenían seguridad jurídica sobre la tierra que habitaban, la ampliación de la cartera de financiamiento y créditos para la adquisición y/o mejora de unidades habitacionales, la construcción de obras de mitigación de riesgos en comunidades de alta vulnerabilidad, el fortalecimiento institucional del sector en los ámbitos técnico, administrativo, de tramitología y de rendición de cuentas y acceso a la información, entre otros avances.

Asimismo, desde la visión de que los hábitats humanos deben desarrollarse en armonía con el ambiente, el ordenamiento y el desarrollo territorial se ha convertido en una condición prioritaria que busca impedir que los proyectos urbanísticos impacten en el balance ecológico salvadoreño, tan estropeado precisamente por la falta de conciencia ambiental que ha caracterizado al desarrollo habitacional desde hace muchas décadas.

Todos los esfuerzos del sector vivienda, liderado por el VMVDU, tienen como fin último procurar la tranquilidad y el bienestar integral de las familias y las comunidades, principalmente aquellas que se encuentran entre los municipios más pobres del país, según el Mapa de pobreza urbana y exclusión social de El Salvador.

Aunque aún falta mucho para alcanzar la tan ansiada igualdad social, estamos satisfechos por los esfuerzos realizados durante este cuarto año de gestión y por los resultados, que han hecho posible el bienestar de miles de familias que ahora habitan una vivienda digna y una comunidad que se encamina al desarrollo social.

Una vez más, el trabajo realizado confirma

que la visión estratégica, la voluntad política y la gestión transparente son clave para transformar El Salvador.

### Seguridad y hábitat: el bienestar comienza en casa

Como entidad rectora del sector vivienda en el ámbito estatal, el Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU) es la institución encargada de formular la Política Nacional de Vivienda y Desarrollo Urbano, de diseñar planes de desarrollo y ordenamiento territorial y desarrollar proyectos de asentamientos humanos. En el sector vivienda están incluidos, además del VMVDU, el Fondo Nacional de Vivienda Popular (FONAVIPO), el Fondo Social para la Vivienda (FSV) y el Instituto de Legalización de la Propiedad (ILP), instituciones autónomas del Estado salvadoreño.

El principal cometido del sector vivienda en general y del VMVDU en particular es garantizar que la población salvadoreña, fundamentalmente la que se encuentra en situaciones de vulnerabilidad social y desventaja económica, goce del derecho a una vivienda digna que le permita mejorar sus condiciones de vida y se encamine al cumplimiento del imperativo humano del desarrollo integral y el bienestar como fin último de su esfuerzo cotidiano y del compromiso de las instituciones del Estado creadas para tal fin.

Todas las acciones del sector se orientan a crear las condiciones necesarias para que la familia salvadoreña pueda ver cumplido el sueño de contar con una vivienda propia que reúna los mínimos indispensables de calidad, seguridad y armonía con el hábitat.

En tal sentido, en el marco de la visión estratégica de la actual gestión, el concepto de vivienda no se reduce al espacio físico que res-



Derecho a una vivienda digna

guarda a las personas de las condiciones climáticas y de la inseguridad social; más bien incorpora a nivel de prioridad la configuración de un entorno seguro por la materialidad de su construcción y por estar localizado en zonas de bajo riesgo respecto del impacto ambiental, que cuente con servicios básicos (agua apta para consumo humano, electricidad) y de salubridad (piso y techo adecuados, letrina o inodoro, drenaje de aguas servidas...), a fin de garantizar el mayor bienestar posible a la población.

En la presente administración se ha demostrado que con voluntad política, gestión permanente de recursos y transparencia en el manejo de los fondos es posible abatir el déficit habitacional, mejorar sustancialmente las condiciones de vida de la familia salvadoreña y reducir la brecha de desigualdad social.

En las páginas siguientes, el Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU) presenta un balance consolidado de las acciones y esfuerzos realizados por el sector vivienda durante el periodo comprendido entre junio 2012 y mayo 2013.

#### Logros del sector vivienda

Cumplir con la misión de fortalecer el sector vivienda en beneficio de la población salvadoreña y el desarrollo del país es un desafío que requiere acciones coordinadas y sostenidas entre las instituciones involucradas en el tema. En el presente año de labores, el VMVDU, el Fondo Social para la Vivienda (FSV), el Fondo Nacional de Vivienda Popular (FONAVIPO) y el Instituto de Legalización de la Propiedad (ILP) han unido esfuerzos para lograr el gran reto de este quinquenio, que es reducir el déficit habitacional cuantitativo y cualitativo. Para lograrlo es necesario además modernizar la institucionalidad del Estado, diseñar y ejecutar las políticas públicas, garantizar la seguridad legal de las fa-

milias, desarrollar el territorio sosteniblemente e invertir coherentemente para favorecer a los sectores más vulnerables del país, acciones en las que también se han invertido esfuerzos y recursos.

Durante este año, el trabajo conjunto del sector vivienda ha beneficiado a 22,076 familias mediante soluciones habitacionales y mejoramiento de barrios, lo que ha requerido una inversión de más de \$153 millones y ha generado aproximadamente 15,000 empleos directos temporales. El resultado de estas acciones ha sido la construcción de 1,222 viviendas, el mejoramiento de barrios en 5 comunidades, el otorgamiento de 11,247 créditos para población de escasos recursos económicos y la adquisición de viviendas existentes para familias afectadas por emergencias habitacionales.

Los esfuerzos del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano han favorecido a 998 familias con una vivienda nueva, las cuales han sido beneficiadas con subsidios y créditos en condiciones blandas. También se han realizado 5,304 intervenciones en vivienda en concepto de subsidios, que van desde el mejoramiento de pisos y el mejoramiento de asentamientos urbanos precarios hasta la construcción de viviendas para familias afectadas por situaciones de emergencia, en las que se ha invertido más de \$ 18.5 millones; de los que \$ 15 millones son del Programa de vivienda BID, \$ 2 millones del Programa de Apoyo a Comunidades Solidarias en El Salvador (PACSES) y \$ 1.5 millones provenientes del BCIE.

El Programa de Vivienda Social y Mejoramiento de Asentamientos Urbanos Precarios, Fase II, con financiamiento del Préstamo BID 2373, ejecuta una inversión de \$10.5 millones, cuyos principales resultados se enmarcan en las obras de Cañaverales, en el departamento de San Vicente; El Edén, en Santa Ana; y

santa Carlota y colindantes, en Apopa; estas pertenecen al Mejoramiento Integral de Asentamientos Urbanos Precarios; tres proyectos de vivienda in situ ubicados en la comunidad El Sartén, en Apopa; enjambre sísmico en La Unión, El Carmen y Conchagua y comunidad Altos del Platanar del municipio de El Congo; 70 subsidios del programa de Adquisición de Vivienda Existente (AVE) y 8,436 lotes ingresados y atendidos bajo solicitud de regularización de lotificaciones, beneficiando a más de 2,000 familias. Asimismo, se encuentra en proceso de adjudicación de diseño y construcción tres proyectos, Los Héroes, Brisas de Candelaria y La Paz y colindantes; y en formulación El Castaño, en el municipio de Soyapango, y San Miguel, en el municipio de Mejicanos; sumando una inversión de aproximadamente \$5 millones.

Con la mejora de los asentamientos se transforma la infraestructura social básica, como el sistema de agua potable, el alcantarillado sanitario (disposición de excretas y aguas grises), la infraestructura vial y el sistema de drenaje pluvial.

En el campo normativo de la vivienda y los asentamientos humanos, es de gran importancia la reciente aprobación de la Ley especial de lotificaciones y parcelaciones para uso habitacional. En este contexto, el VMVDU elaboró la normativa de la ley e instaló la Oficina de Regularización y Lotificaciones, que tendrá como meta inmediata la regularización de 40,000 inmuebles y 3,000 legalizaciones de propiedad.

Para este año está contemplado invertir \$25 millones en 4 proyectos de mejoramiento de piso y techo, 12 en emergencia habitacional, subsidios (AVE) y 8 mejoramientos de barrios, regularizando y legalizando lotes, lo que beneficiará a más de 15,000 familias.

En el marco del Programa de Reconstrucción de viviendas a familias de escasos recur-

sos que fueron afectadas por la tormenta tropical Ida, el VMVDU ha avanzado durante el año 2012-2013 en el desarrollo de 8 proyectos que beneficiarán a 922 familias; de estos, los proyectos de Verapaz y Dos Quebradas, en San Vicente, financiados por varios organismos internacionales y nacionales, están en proceso de liquidación.

Asimismo, mediante el Programa de dotación de viviendas para familias ubicadas en zonas de alto riesgos, del préstamo multisectorial del BCIE 2015, se encuentran en proceso de construcción los proyectos de Guadalupe y Santa Cruz Analquito, por un monto estimado de \$1.5 millones. Así también el proyecto de Altos de Tepetitán se encuentra en proceso de licitación con un monto de \$800,000. Los 3 proyectos restantes se encuentran en formulación de carpetas técnicas y se espera iniciar su ejecución para este año.

De igual manera, se ha iniciado la modernización del sector a través de la formulación del anteproyecto de Ley Especial de Agilización de Trámites, la Ley de Condominios, la Ley de Vivienda y Hábitat, la Política de Vivienda de largo plazo, y la Ley de Urbanismo y Construcción, que en conjunto facilitarán la actuación ordenada del territorio. En este ámbito se ha previsto tener algunos para el segundo semestre de 2013; esto dinamizará la economía e impulsará la construcción de vivienda social.

En materia de instrumentos técnicos de desarrollo territorial, se ha trabajado en la Propuesta de estructuración del sistema de ciudades y asentamientos humanos de la Franja Costero Marina, como herramienta para orientar las inversiones estratégicas y la visión de desarrollo de dicha zona a corto y mediano plazo, así como en la formulación de los Planes de Ordenamiento Urbano de 5 municipios de la Bahía de Jiquilisco.



Mejor hábitat, mejor vida

También se ha trabajado en la revisión y aval de Proyectos de Investigación Nacional e Internacional de nuevas alternativas de materiales constructivos con aplicación a la vivienda social.

A fin de garantizar el control de la comercialización de lotificaciones a nivel nacional, se ha creado el Registro Nacional de Desarrolladores Parcelarios, que funciona desde el 7 de septiembre de 2012.

El Fondo Nacional de Vivienda Popular (FONAVIPO) ha atendido y beneficiado durante este periodo a 7,505 familias salvadoreñas por medio del programa de Crédito para mejoramiento y viviendas de interés social, otorgando 6,285 créditos que suman \$29.68 millones; asimismo, se han construido 1,220 viviendas, por un monto de \$13.69 millones, que luego serán financiadas por el Fondo Social para la Vivienda.

Para el año 2013 se estima realizar una inversión de \$33 millones, otorgando 6,665 créditos para mejoramiento y vivienda de interés social; sus principales desafíos se enfocan en la comercialización de las unidades habitacionales que se encuentran disponibles para que las familias de bajos ingresos puedan adquirirlas mediante créditos otorgados por instituciones intermediarias.

La gestión realizada por el Fondo Social para la Vivienda (FSV) para el año 2012-2013, periodo en el que se ha fortalecido su rol social, ha permitido beneficiar a más de 6,449 familias salvadoreñas que ahora poseen vivienda propia, lo que ha requerido una inversión total de \$91.01 millones. El FSV ha otorgado 4,962 créditos –que benefician a igual número de familias– en condiciones preferenciales para adquisición de vivienda nueva y vivienda usada, por un monto de \$78.59 millones; para atención a líneas crediticias para el sector

informal, por un monto \$1.74 millones; para financiamiento de salvadoreños residentes en el exterior, por \$5.6 millones; y para otras líneas, por una suma de \$5.08 millones.

Para el último año de gobierno los retos del FSV serán, principalmente, ejecutar el plan de inversión autorizado para el periodo 2013-2014; completar la ejecución del Plan de Fortalecimiento Institucional y Financiero Fase II (PFIF II), que permitirá fortalecer la institución; y finalizar la renovación del sistema informático para agilizar y modernizar los servicios prestados, a fin de sanear la cartera hipotecaria y establecer fideicomisos.

Por su parte, el Instituto de Legalización de la Propiedad (ILP), en el espíritu de brindar seguridad jurídica sobre la propiedad de la tierra a las familias de escasos recursos económicos, ofreció entre 2012 y 2013 servicios en 92 municipios de los 14 departamentos del país, brindando atención a más de 24 mil personas. Se ha atendido a más de 7,000 personas con los informes finales de diagnóstico que determinan si los procesos de legalización proceden. Se han calificado más de 2,100 lotes en 29 proyectos, en los cuales se desarrollarán proyectos de interés social. Para el desarrollo de los diferentes proyectos, el ILP ha ejecutado aproximadamente \$1.1 millones provenientes de fondos GOES y de los convenios firmados con las diferentes instituciones, beneficiando de esta manera a familias de escasos recursos económicos residentes en las zonas rurales y urbanas que carecen de la seguridad jurídica sobre la tierra que habitan.

### Vivienda y mejoramiento integral de asentamientos urbanos precarios

En el periodo 2012 se comprometieron un total de \$ 9.81 millones de dólares que representan

un 14% del préstamo BID 2373/OC-ES. Este año había sido programado en el Plan Anual de Inversión Pública (PAIP) un desembolso de \$10.5 millones, y a diciembre ya se habían efectuado transferencias por \$10.3 millones.

La inversión inicial permitió beneficiar a 1,071 familias mediante subsidios, escrituras de propiedad, legalizaciones y mejoramiento integral de asentamientos urbanos precarios (de los cuales 3 se encuentran en proceso de construcción). Asimismo, los cuatro procesos iniciados en el 2012 crearon más de 200 empleos directos.

En el segundo semestre del 2012 se adelantó la programación del Componente II Mejoramiento Integral de Asentamientos Urbanos Precarios (MIAUP) y en el Subcomponente de subsidio, ahorro y crédito.

En el Componente I iniciaron los procesos de licitación para la construcción de viviendas del Subcomponente Emergencia Habitacional, modalidad in situ, en La Unión y comunidad El Sartén (Apopa), Altos del Platanar (Santa Ana), Las Vueltas (Chalatenango), cantón el Mozote (Morazán), nuevos asentamientos en comunidad Belén (Sonsonate), Mejoramiento de Piso en Chalatenango y Cabañas.

En el Componente II se encuentran en proceso de construcción los asentamientos: Cañaverales (en San Vicente), con un avance del 100 %; Santa Carlota (en Apopa), 61 %; y el Edén (en Santa Ana) 80 %; asimismo, están en preparación 11 proyectos más, de los cuales 7 serán ejecutados en el 2013 y 4 en el 2014.

En el campo normativo alrededor de la vivienda y los asentamientos humanos, del Componente III, es de gran importancia el reciente logro de la aprobación de la Ley Especial de Lotificaciones y Parcelaciones para Uso Habitacional, que ha permitido iniciar la legalización de más de 40 mil lotes habitados por familias

de escasos recursos que actualmente no gozan de seguridad jurídica en relación con la propiedad de los inmuebles; asimismo, la aprobación de la Ley de Ordenamiento y Desarrollo Territorial permitirá ordenar el territorio y establecer reglas claras que faculten procesos de inversión local.

De igual manera se encuentran en proceso de formulación la Ley Especial de Agilización Trámites, la Ley de Condominios, la Ley de Vivienda y Hábitat y la Ley de Urbanismo y Construcción, que en conjunto facilitarán la actuación ordenada del territorio.

Aunque ha existido normativa que regula las lotificaciones, no ha sido suficiente para hacer que este mercado funcione eficientemente, registrándose problemas para la legalización que se clasifican en: técnicos, jurídicos, registrales y contractuales. El Gobierno aprobó la Ley Especial de Lotificaciones, que contempla un espacio de régimen transitorio para el proceso de regulación de lotificaciones habitacionales existentes, por un periodo de cuatro años a partir de la entrada en vigencia de la Ley (7 de septiembre). A la fecha se han regularizado 471 lotes, beneficiando a la misma cantidad de familias.

Otra actividad importante de destacar es la apertura de la Oficina de Lotificaciones, la cual ha permitido poner en funcionamiento el Registro Nacional de Desarrolladores Parcelarios, a partir del 7 de septiembre de 2012, garantizando con ello el control de la comercialización de lotificaciones a nivel nacional.

La inauguración de la Unidad de Acceso a la Información Pública-Casa de la Transparencia— facilitará el acceso a la información y la participación ciudadana y le permitirá garantizar que sus aportaciones influyan en las políticas públicas en beneficio de la población.

Con esta herramienta, no solo el Viceminis-

terio de Vivienda y Desarrollo Urbano sino que todo el Ministerio de Obras Públicas permite a la ciudadanía obtener información pública que garantice la transparencia activa, la rendición de cuentas y la incidencia de la sociedad en la actuación y manejo de la institución.

Entre los servicios que proporcionará esta Casa en el MOP están: brindar información oficiosa o específica, atender consultas y sugerencias, resolver quejas y reclamos, orientar a los usuarios para el seguimiento de trámites administrativos, y otros.

Durante este periodo se han llevado a cabo inversiones en el fortalecimiento institucional, las cuales buscan restaurar o aumentar la confianza pública en el Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano, al mismo tiempo que contribuirá a aumentar su eficacia y recursos para afrontar los retos que en el sector de vivienda tiene el país. El fortalecimiento y la reorganiza-

ción de la institución, con personal capacitado y herramientas más modernas, encabezan los programas llevados a cabo dentro del Componente IV.

El 2012 fue un año de desafíos no solo para la inversión habitacional sino para la generación de empleo y la dinamización del sector que plantea la construcción de viviendas e infraestructura básica. Para lograr este compromiso de brindar seguridad habitacional y legal a la familias, se tiene la visión en invertir coherentemente para favorecer a los sectores más vulnerables del país. Estos retos son agilizar, mediante sinergias interinstitucionales e institucionales, a través de los involucrados, toda la documentación requerida, procesos y recurso humano a fin de dinamizar la inversión en un corto tiempo. El involucramiento del sector de la construcción para lograr sinergias mediante socios público-privados, incluyendo la partici-



Construyendo una política de vivienda con visión de país

pación ciudadana, es clave y contribuye a fortalecer la confianza para la participación en los proyectos habitacionales a fin de poder cumplir metas previstas en la cantidad de proyectos.

Los primeros 5 meses del 2013 se han enfocado al esfuerzo de culminar con las obras iniciadas el año pasado y con el inicio de obras programadas para este. En tal sentido, se han hecho publicaciones de 11 muestras de interés para formulaciones de planes y de anteproyectos, calificación de familias, formulación de carpetas técnicas y supervisión de 3 MIAUP. Asimismo, ha iniciado el proceso de contratación de monitores técnicos, especialistas sociales y apoyo a formuladores de carpetas técnicas.

### Fondo Social para la Vivienda (FSV)

Durante este año de gobierno, el FSV ha facilitado 6,186 soluciones habitacionales, destinadas a igual cantidad de familias, por un monto de \$ 86.5 millones, beneficiando con ello a más de 102,000 salvadoreños.

Con los resultados registrados, el FSV ha alcanzado el 62.45 % de participación en la Cartera Hipotecaria de Vivienda en el sistema financiero nacional, con un total de 121,087 préstamos administrados por \$1.03 millones, de acuerdo con la información publicada por la Superintendencia del Sistema Financiero al mes de marzo de 2013.

*Apoyo a trabajadores de menores ingresos y al desarrollo de la vivienda nueva social*  
Dentro de la gestión crediticia realizada por el FSV, destacan los programas de financiamiento detallados a continuación:

#### *Programa casa para todos*

Establecido por el actual gobierno para apoyar a las familias preferentemente con ingresos de

hasta 4 salarios mínimos que carecen de vivienda, para que adquieran o mejoren su vivienda por medio del otorgamiento de créditos en condiciones preferenciales. Los resultados obtenidos por medio de este programa reflejan el apoyo brindado a más de 19,600 familias.

#### *Programa aporte y crédito*

Con el programa Aporte y crédito se han facilitado acceso a oportunidades crediticias a trabajadores del sector de ingresos variables, quienes usualmente no son sujetos de crédito en el Sistema Bancario.

#### *Programa vivienda cercana*

Programa de financiamiento establecido para que los salvadoreños residentes en el exterior accedan al crédito hipotecario del Fondo Social para la Vivienda y puedan adquirir una vivienda para ellos o para su familia que vive en El Salvador.

Además de favorecer la vivienda propia, incentiva la inversión de los ingresos provenientes de las remesas en desarrollo productivo, al adquirir un bien que acumula valor comercial a través del tiempo.

#### *Mejora y eficiencia en los procesos crediticios*

#### *Recertificación del sistema de gestión de calidad (SGC) por AENOR Internacional*

Los resultados de la auditoría de recertificación del Sistema de Gestión de Calidad del Fondo Social para la Vivienda, realizada en marzo de 2012, ratificaron la eficacia del SGC y en consecuencia el mantenimiento de la certificación.

En abril de 2013 se ha realizado la auditoría de seguimiento al Sistema, correspondiente al quinto año. Los resultados de esta auditoría han sido satisfactorios.

### *Reducción en tiempos de trámite para el otorgamiento de créditos*

El proyecto de mejora desarrollado al proceso crediticio a partir del año 2010 consistió en revisar los procesos para originar créditos y garantías hipotecarias, aprobación de créditos y formalización de créditos.

El proyecto estipuló los siguientes cuatro grandes objetivos: (1) identificar e implementar mejoras que favorezcan el trámite de créditos, haciendo más ágiles y eficientes dichos procesos; (2) reducir el tiempo de trámite de las solicitudes de crédito; (3) reducir el número de documentos requeridos; (4) incrementar la satisfacción al cliente.

Mecanismos para promover la oferta de vivienda y la demanda potencial de crédito para vivienda

### *Supervisión de las viviendas a financiar*

Se han tramitado y otorgado factibilidades a proyectos de vivienda, con lo cual se ha logrado mantener la oferta de vivienda nueva.

### *Sistema de demanda potencial de crédito para vivienda*

La demanda potencial de crédito, que se registra por los diferentes mecanismos disponibles en el sector, experimentó un aumento a 30,450 precalificaciones.

Establecimiento de medidas de apoyo a usuarios para conservar su vivienda

### *Reducción del índice de mora*

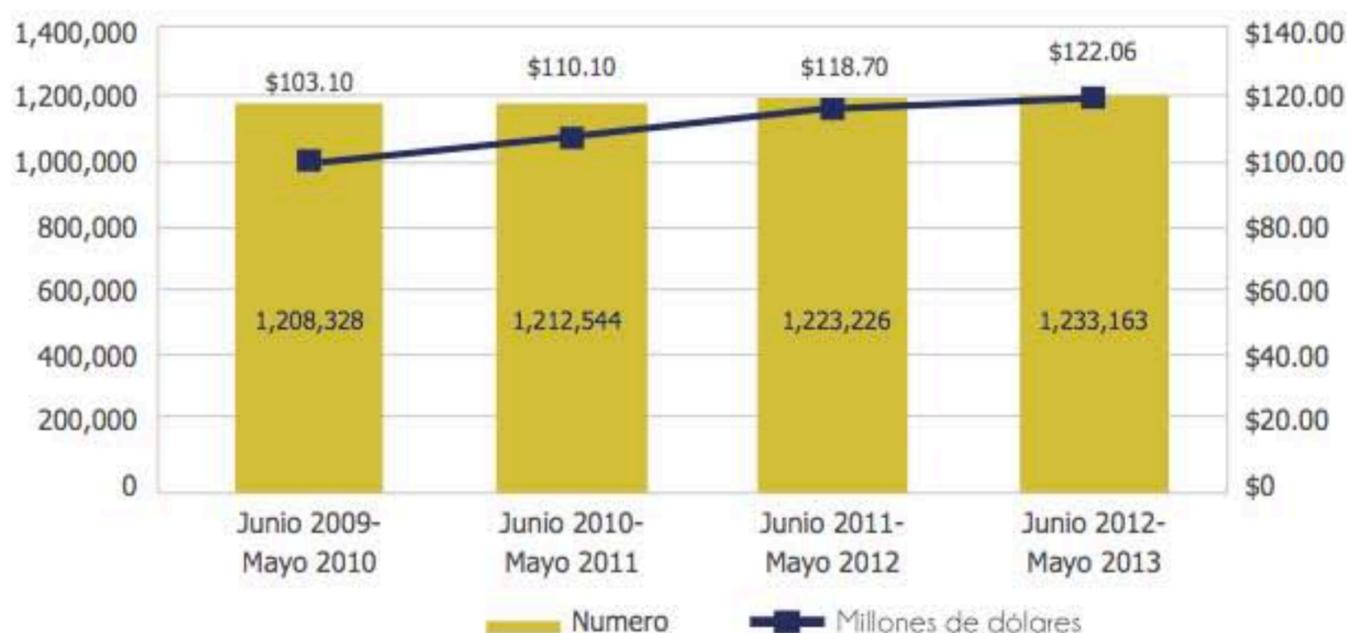
En el periodo de Gobierno, se ha logrado un mejoramiento en la sanidad de la Cartera Hipotecaria al reducir el índice de morosidad en -5.86% puntos, pasando de 13.68% registrado a mayo de 2009 a 7.82% al mes de abril de 2013.

### *Incremento en recaudación de cuotas de préstamos*

Las facilidades disponibles para los usuarios para el pago de las cuotas de préstamo han generado un incremento sostenible en su recaudación (ver gráfica 1), lo cual es beneficioso

## GRÁFICA 1

Recaudación de cuotas de préstamos para vivienda



Fuente: FSV.

para el FSV y para los nuevos solicitantes de crédito, debido a que se cuenta con recursos para financiar mayor cantidad de unidades, especialmente la vivienda de interés social. En 2009 se contaba únicamente con dos instituciones bancarias para la captación de cuotas de préstamo, actualmente se cuenta con 4 bancos y sus 120 ventanillas de atención en todo el país, además del mecanismo de pago por medio de tarjetas de crédito y débito.

### Fondo Nacional de Vivienda Popular

Durante el periodo reportado en el presente informe, el Fondo Nacional de Vivienda Popular (FONAVIPO) ha contribuido a la reducción del déficit habitacional mediante las acciones resumidas en la tabla 1.

### Instituto de Legalización de la Propiedad

El Instituto de Legalización de la Propiedad (ILP), en el espíritu de brindar seguridad jurídica sobre la propiedad de la tierra a las familias de escasos recursos económicos, ejecutó una suma de \$1.1 millones.

Dicho presupuesto, del año 2012, mantuvo dos fuentes de financiamiento: el otorgamiento

de fondos del Gobierno de El Salvador (GOES) y los fondos administrados bajo el Contrato de Préstamo 2373 OC/ES entre el Gobierno de El Salvador y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

#### Principales logros

Los retos superados del 2012 que permitieron el avance ágil, eficiente, seguro y a bajo costo de la gestión institucional son los siguientes:

- Continuidad del Convenio de Cooperación Catastral y Registral con el Centro Nacional de Registros (CNR).
- Disposición de leyes para la agilización de los procesos de escrituración.
- Vigencia de reglamentos operativos integrados con los coejecutores de los procesos.
- Cumplimiento de normas y procedimientos establecidos en el Manual de Organización y Procedimientos Administrativos.
- Conformación de la unidad de Gestión Ambiental para acompañar en los procesos de legalización institucionales.
- Inicio de ejecución del Programa BID Fase II, que ha permitido la generación de fondos para la operación de la institución y mayor cobertura de familias que carecían de títulos de propiedad.

**TABLA 1**

Montos ejecutados por FONAVIPO en proyectos de inversión en ejecución, junio de 2012 a mayo de 2013

Proyectos CASA PARA TODOS	Monto ejecutado	Proyectos IDA	Monto ejecutado
Nuevo Belén	\$ 168,735.05	La Victoria	\$ 738.29
Santa Lucía	\$ 5,021,798.93	Nuevo Verapaz	\$ 47,689.73
Procavia	\$ 1,392,543.61	Dos Quebradas	\$ 77,641.47
Los Manantiales	\$ 1,678,916.42	Nuevo Verapaz SETEFE	\$ 709,009.30
Los Almendros	\$ 1,481,696.22		
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 9,743,690.23</b>	<b>TOTAL</b>	<b>\$ 835,078.79</b>

**TOTAL GENERAL: \$ 10,578,769.02**

Fuente: FONAVIPO.

# Un nuevo modelo de gestión institucional



## MÍSTICA DE TRABAJO

Desde el año 2009, el MOP ha establecido una nueva mística de trabajo. Las instancias y entidades que conforman los tres ramos de competencia del MOP procuran la integración de esfuerzos, la búsqueda conjunta de soluciones operativas y administrativas.

# Un nuevo modelo de gestión institucional

## RAMO DE OBRAS PÚBLICAS

Desde el año 2009, el MOP ha establecido una nueva mística de trabajo. Las instancias y entidades que conforman los tres ramos de competencia del MOP procuran la integración de esfuerzos, la búsqueda conjunta de soluciones operativas y administrativas. La participación de la ciudadanía es un elemento fundamental de la gestión de la infraestructura pública, un ejercicio que demanda la construcción de espacios y mecanismos que permitan a la población acceder a la información necesaria y pertinente, opinar o ser consultada, hacer propuestas e involucrarse en procesos de decisión, ejecución y contraloría de la obra pública.

El centro de este enfoque de trabajo radica en la persona humana como sujeto del desarrollo. Esto implica que debe participar activamente en los procesos de ampliación de sus propias oportunidades y convertirse en protagonista de las decisiones gubernamentales, teniendo como principio básico la democracia.

Los esfuerzos coordinados han consolidado al MOP como una entidad pública eficaz, eficiente, transparente, con principios éticos y con

fuerte énfasis en la participación comunitaria.

Durante el cuarto periodo de labores se invirtió una suma de \$ 3.1 millones para actividades estratégicas de orden administrativo.

Se destinó además una inversión mayor de \$ 5.9 millones para ejecución de programas o proyectos rurales, que se desarrollarán en contacto directo con las comunidades.

La suma de ambos rubros alcanza un monto de \$ 9.1 millones.

### De la mano con la ciudadanía: gestión social

El MOP, por medio de la Unidad de Gestión Social (UGS), ha desarrollado actividades de involucramiento y trabajo conjunto con la ciudadanía, dando a las personas un papel activo en la solución de los problemas de la obra pública.

El fuerte componente de participación comunitaria en la toma de decisiones sobre los proyectos de obra pública es una visión de servicio público totalmente novedosa para el MOP y para misma población.

En esta perspectiva, la Unidad de Gestión Social ha organizado y atendido 3,600 audiencias ciudadanas, 5,400 llamadas de teléfono abierto, 384 asambleas ciudadanas, 768 visitas técnicas, 15 rendiciones de cuentas y 13 participaciones en mesas técnicas interinstitucionales.

#### Enlaces y coordinaciones intersectoriales

El MOP ha tenido participación en la Comisión Intersectorial de Contenidos para la Agenda Pro Participación Ciudadana 2013-2014 en la gestión pública, convocada por la Subsecretaría de Gobernabilidad y Modernización del Estado y el Consejo Latinoamericano de Administración para el Desarrollo (CLAD). De igual manera, ha participado en el proceso de consulta para la aprobación de una Política Nacional de Participación Ciudadana en la Gestión Pública.

El MOP también ha alcanzado logros significativos en el tema de gestión de conflictos relacionados con la contratación y ejecución de la obra pública. Con aplicación de la actual estrategia preventiva de conflictos, no se han producido litigios durante los cuatro años consecutivos de labores ministeriales.

El MOP además se ha integrado junto a otras instituciones gubernamentales en la Red de Conflictos Sociales, con la finalidad de for-

talear a la institución en el tema de prevención y gestión de conflictos de carácter social.

La ejecución del programa de incidencia Buenas Obras para la Gente continúa. El programa ha logrado incidencia en la priorización y ejecución de los proyectos, de modo que responden a demandas o solicitudes ciudadanas, partiendo de un sistema de registro actualizado.

En el presente periodo se recibieron y procesaron 1,007 solicitudes ciudadanas de proyectos y obras, denotándose una efectiva coordinación. Los responsables de los tres planteles del MOP, los administradores de FOVIAL, los gobiernos municipales así como líderes comunales y otros actores locales se organizan continuamente para dar respuesta a esas solicitudes. El MOP ha constatado que la comunidad participa y actúa en la medida en que los espacios de diálogo se abren.

Se ha promovido la coordinación y articulación intrainstitucional e interinstitucional para calidad de obras. Esto ha permitido que dentro de la institución se continúe fortaleciendo el proceso de gestión, monitoreo y seguimiento permanente de los proyectos demandados. La calidad de las obras se ha elevado gracias a la articulación alcanzada entre las direcciones y gerencias del MOP con otras instancias técnicas o gabinetes corporativos.

Por otro lado, se mantiene el seguimiento y acompañamiento de proyectos especiales interinstitucionales. Es el caso del acuerdo especial con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y otras instancias, para impulsar la formación en equidad de género para el personal y la formulación de la política de la mujer en el MOP.

A la vez, se tiene participación continua con la Secretaría Técnica de la Presidencia para el diseño de planes de trabajo para el desarrollo de los territorios.

#### Coordinación con gobiernos municipales

En este periodo se ha fortalecido la coordinación con los gobiernos municipales, al igual que con los líderes y las lideresas de la ciudadanía. La recepción, atención, orientación, seguimiento, acompañamiento y monitoreo de las solicitudes presentadas en la UGS ha sido clave para mejorar estos mecanismos de participación.

Se cuenta con directorios de enlaces comunitarios y municipales actualizados y con una metodología de trabajo con los gobiernos locales. Se ejecutaron obras mediante convenios de cooperación con alcaldías, asociaciones municipales y con otros actores locales y sectoriales del territorio.

El monto de inversión alcanza \$ 6.9 millones como aporte del MOP y \$ 6.8 millones como contraparte de los gobiernos municipales. La suma de ambas cifras alcanza \$ 13.7 millones en proyectos de mantenimiento vial ejecutados por el MOP.

#### Coordinación territorial

El MOP brinda apoyo, seguimiento y coordinación a planes o proyectos en los 14 gabinetes de gestión departamentales y gabinetes sectoriales de infraestructura. Además mantiene reuniones de coordinación con los consejos departamentales de alcaldes (CDA), el MOP ha planificado y definido prioridades de intervención y seguimiento a los proyectos departamentales.

Estas actividades se han llevado a cabo bajo la modalidad de convenios de cooperación, préstamo de maquinaria, asesoría técnica en el territorio, manteniéndose los acuerdos de ejecución de proyectos.

Otra de las actividades durante este periodo ha sido la participación del MOP en el proceso de elaboración de la propuesta de proyectos del Programa Presidencial de Territorios de Pro-

greso, en conjunto con otras instituciones del Estado, convocados por la Secretaría Técnica de la Presidencia y la Comisión de Territorios de Progreso, con un grupo formado por actores locales de la Bahía de Jiquilisco, norte de La Unión, San Miguel y Morazán, se elaboraron propuestas de proyectos MOP-FOVIAL. Estas propuestas fueron presentadas a la nación por el presidente de la república en marzo de 2013.

#### Transparencia, ética y anticorrupción

Desde el cambio de administración, en junio de 2009, uno de los pilares principales de la gestión ministerial es la construcción, ejecución y consolidación de una firme política institucional de transparencia, ética y anticorrupción.

La Unidad de Acceso a la Información Pública (UAIP), entidad encargada de conducir las acciones estratégicas de transparencia, ética y anticorrupción en el MOP, comenzó sus operaciones el 8 de mayo de 2012, con la entrada en vigor de la Ley de Acceso a la Información Pública (LAIP). La UIAP es a su vez la Oficina de Información y Transparencia del MOP, conocida como Casa de la Transparencia.

Desde su apertura, la Casa de la Transparencia ha recibido y gestionado las solicitudes de acceso a la información interpuestas por la ciudadanía, periodistas, organizaciones de la sociedad civil o instituciones diversas.

La Casa de la Transparencia además recolecta, administra y publica en el portal de transparencia la información pública de carácter oficiosa referida en el artículo 10 de la LAIP. No obstante, además de cumplir con la tarea fundamental de brindar acceso pleno a la información, la función de la Casa de la Transparencia es ser un mecanismo integral que garantiza la participación ciudadana y promueve la ética y anticorrupción en el ámbito ministerial.

Con la entrada en funcionamiento de la Casa de Transparencia también se implementa el Sistema de Gestión de Solicitudes de Información, creado para la Institución por la Gerencia de Informática Institucional. El sistema permite un adecuado control de las diferentes etapas que pasa una solicitud de información para ser respondida a los usuarios. El plazo de ley que marca la LAIP para responder una solicitud es de diez días hábiles, salvo excepciones que ya están incluidas en la misma normativa.

En junio de 2012, la Casa de la Transparencia recibió un donativo del Gobierno de los Estados Unidos de América, mediante la Agencia de Desarrollo Internacional (USAID) y la firma contratista CASALS y Asociados, que consistió en equipo de computadoras y mobiliario para el funcionamiento de la oficina, por un valor de US\$ 25,452. La contribución fue de 15 computadoras, una pantalla LCD, sillas, escritorios y archiveros.

La OIR cuenta con una red de enlaces de más de 30 personas de diferentes unidades administrativas que conforman el MOP, quienes gestionan la información en sus respectivas instancias, para luego trasladar la respuesta a la OIR y finalmente a la persona o entidad que la solicita.

Al cierre de este informe de labores, se han presentado 218 solicitudes de información aproximadamente, entre las que figuran las completadas y aquellas en gestión para entregar respuesta. Cada semana, la OIR del MOP recibe un total de seis solicitudes de información, aproximadamente. A la fecha, esta oficina no ha denegado ninguna información a los usuarios.

El 80% de las solicitudes que se reciben llega por correo electrónico ([oir@mop.gob.sv](mailto:oir@mop.gob.sv)), el resto de manera presencial en las oficinas de la Casa de la Transparencia.

La OIR también brinda orientaciones a los usuarios que visitan el MOP, haciendo consultas sobre ubicación de oficinas, trámites diversos, reuniones con la Unidad de Gestión Social, entre otra información básica.

Durante el primer año de funcionamiento de la Casa de Transparencia, se han realizado 3 actualizaciones de la información oficiosa que permite cumplir con lo establecido en el artículo 10 de la LAIP.

Se han realizado 5 reuniones con los enlaces de la Casa de la Transparencia, con el objetivo de dar un seguimiento a la gestión de la información que se realiza dentro de las unidades administrativas, para contestar las solicitudes de información, así como continuar ampliando los temas de transparencia y acceso a la información.

Además, en enero de 2013, se emprendió una jornada de capacitación para reforzar el uso del Sistema de Gestión de Solicitudes de Información, con el apoyo de la Gerencia Informática Institucional.

Esa misma Gerencia realizó mejoras al Sistema de Gestión de Solicitudes de Información, permitiendo ahora que las solicitudes se puedan ver por número, que el plazo de respuesta se cuente en días hábiles solamente, y que los enlaces puedan recibir automáticamente una notificación en sus correos institucionales.

Cuando ingresa una solicitud de información que es asignada a su respectiva Gerencia o Dirección. Respecto a estas mejoras, también se realizaron jornadas de capacitación de los enlaces, durante marzo de 2013.

A partir de marzo, con el apoyo de USAID y la firma contratista CASALS y Asociados, se incorporaron al quehacer de la Casa de la Transparencia dos especialistas en carácter de consultores.

La primera de esas consultorias se centra en el establecimiento de los procedimientos dentro de la OIR, así como el seguimiento y goberna-



Una relación de confianza con la empresa privada

bilidad de la información. La segunda, enfocada en la promoción de la transparencia y el acceso a la información.

También, se repartieron ejemplares de la LAIP a cada director, gerente y coordinadores de las diferentes áreas de la institución.

#### Casa de la Transparencia del VMT

En enero de 2013, por iniciativa del señor ministro, Gerson Martínez, se inició la construcción de la Casa de la Transparencia en el Viceministerio de Transporte. El objetivo es abrir dicha oficina para que, por la especificidad del trabajo que realiza esa institución, los usuarios puedan acudir ahí mismo a solicitar la información pública que se genera en el VMT.

La infraestructura está finalizada, y el MOP está contando con el apoyo de USAID y CASALS y Asociados para el equipamiento de

esta nueva OIR. Además, ya se ha nombrado al oficial de información, Ing. Uwualdo Abraham Peña, así como la designación del personal que estará recibiendo las solicitudes de información.

#### Nuevos proyectos de transparencia

Desde 2011 que se firmó el primer Pacto de Integridad para la construcción del segundo tramo del bulevar Monseñor Romero, hasta el cierre de este informe, en el MOP se han firmado 30 documentos de este tipo tanto para los procesos licitatorios de infraestructura, como en proyectos de construcción.

Destacan los pactos de integridad firmados para la construcción y supervisión de la terminal en Soyapango, para el Sistema de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAM-SS), así como para la construcción y supervisión del primer carril segregado del sistema.

Como parte observadora de los pactos participan la Fundación Nacional para el Desarrollo (FUNDE), la Iniciativa Social para la Democracia (ISD), así como testigos de honor como la Cámara Salvadoreña de la Construcción (CASALCO), la firma CASALS y Asociados, entre otros.

Desde enero de 2013, el MOP comenzó las gestiones para implementar una nueva iniciativa de transparencia. Se trata de adherirse al programa Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción (CoST, por sus siglas en inglés), con sede en Inglaterra.

El MOP ha planeado arrancar con un plan piloto que incluirá varios proyectos, en los cuales se aplicarán los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas que recomienda CoST. Además, de buscar la cooperación para generar un sistema centralizado de información sobre obras de infraestructura.

### Cero arbitrajes, cero juicios, cero sentencias

Con el actual modelo de gestión que integra corporativamente las distintas áreas de trabajo del MOP, se ha dado seguimiento estricto a la política institucional de cumplir el principio de legalidad. Para lograrlo, la Gerencia Legal brinda asesorías a las demás Unidades, Gerencias y Direcciones del MOP, con el fin de garantizar que las actuaciones y decisiones de los servidores público y titulares estén comprendidas en el marco de la legalidad.

Con el trabajo apegado a la ley, desde el año 2009 hasta este cuarto año de gestión, el MOP ha dejado atrás un pasado oscuro de juicios, litigios y condenas en contra del Estado, logrando llevar a cero las demandas de juicios contenciosos administrativos en su contra. A la fecha, esta cartera de Estado cuenta entre sus

logros más significativos la cifra de cero arbitrajes, cero juicios y cero sentencias en contra en diferendos legales con contratistas.

Este resultado ha sido posible mediante la implementación de una política institucional de prevención y solución de conflictos, que además ha generado ahorros en las finanzas de la institución.

La Gerencia Legal además ha continuado su labor asesora en cuanto a propuestas de reformas de normas jurídicas necesarias para el óptimo cumplimiento de la misión del MOP y el seguimiento de casos administrativos.

### Apoyo a procesos administrativos

Durante este año de labores, además se revisaron eficientemente los convenios de cooperación interinstitucionales, haciendo observaciones para mejorar las propuestas de colaboración con los gobiernos locales, diferentes carteras de Estado, así como con otras instituciones públicas y privadas.

Se evaluaron más de 70 procesos de adquisición y contratación, con la participación a tiempo completo de los abogados seleccionados para las diferentes comisiones nombradas. Existe una revisión de documentos que permite una eficiente relación con las entidades contratantes.

Se ha conformado una comisión para la recepción de obligaciones pendientes del FOMILENIO, con el objetivo de asegurar la adquisición de inmuebles afectados con la ejecución del proyecto, finalizando la gestión de más de 38 afectaciones.

El trabajo de la Gerencia Legal también ha permitido un mejor desarrollo y atención de problemas de acceso a la vivienda, fortaleciendo la cooperación interinstitucional y la potenciación de recursos orientados a la atención de personas con escasos recursos, así como la disminución del déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda.

Se han proporcionado insumos respecto a consultas sobre reasentamientos de posibles afectados por los derechos de vía del proyecto de construcción del *by pass* de San Miguel, a financiarse con recursos del Gobierno de Japón.

#### Revisión del reglamento institucional y capacitaciones

En colaboración con otras instancias ministeriales, la Gerencia Legal ha hecho revisiones al reglamento interno institucional, colaborando con la incorporación de sus reformas, con el objetivo de consolidar un modelo organizacional orientado a resultados de calidad, en función del bienestar de la población.

Para el cumplimiento de dicho objetivo, se ha programado y brindado capacitaciones al personal en las áreas de competencia del MOP, para contar con una gestión pública con alto rendimiento. Uno de los énfasis de capacitación ha sido conocer los nuevos retos planteados en el anteproyecto de Ley de la Función Pública.

Las actividades de capacitación de la Gerencia Legal también promueven el cumplimiento de las políticas nacionales, por ejemplo, el tema de equidad de género como un principio que se integra al quehacer administrativo y a las normas de la institución.

De igual forma, esta Gerencia aprovecha las oportunidades de capacitación para conocer experiencias de otros países e incrementar las competencias técnicas de su equipo jurídico, con el objetivo de contribuir a la consolidación del nuevo modelo de gestión.

#### Respeto a los usuarios y derechos de vía

La Gerencia Legal además ha contribuido a garantizar el uso adecuado de inmuebles y la movilización estratégica de los recursos. El propósito principal del MOP es asegurar el respeto a los usuarios en la ejecución de proyectos de infraestructura y transporte y de la adquisición de los derechos de vía.

Sin corrupción hay más obras



El SITRAMSS es el proyecto que ha generado mayores gestiones relacionadas con este ámbito de labores de la Gerencia Legal. Todos los procesos se han resuelto positivamente.

### Adaptación al cambio climático y blindaje de la obra pública

El MOP ha creado la Dirección de Adaptación al Cambio Climático y Gestión Estratégica del Riesgo (DACGER) como parte de su estrategia institucional para aumentar la capacidad de resiliencia de ecosistemas e infraestructuras. El propósito es que el país adopte una cultura de prevención a todo nivel e implemente políticas preventivas y sistemáticas para hacer frente a los fenómenos naturales y evitar los desastres.

Para avanzar en la estrategia, en el 2012 da inicio el proyecto GENSAI (reducción de riesgos), que es desarrollado por el JICA y la DACGER. Esto asegura que dentro de los distintos rubros de operatividad de la DACGER se establezcan acciones estratégicas para obtener resultados en beneficio de la población.

#### Normas y procedimientos de diseño

En referencia al establecimiento de normas y procedimientos para el diseño, construcción y evaluación de la vulnerabilidad física de la obra pública y los asentamientos humanos, la DACGER publicó la primera edición de recomendable técnico *Lineamientos básicos de adaptación al cambio climático en el diseño de puentes en El Salvador*, así también comenzó la elaboración del *Manual para el levantamiento de daños durante emergencias o desastres por fenómenos naturales* y otros documentos relacionados. Lo anterior permitirá contar con insumos para la elaboración y actualización de normativas y procedimientos de diseño para la infraestructura competencia de este ministerio.

#### Evaluación de riesgos

La DACGER además ha revisado y actualizado la evaluación de riesgos, dando como resultado lo siguiente: en el área de drenajes, se estableció que no existe una metodología nacional para establecer tal evaluación, por lo que se preparó informe conteniendo propuesta para su elaboración, la cual buscará implementarse con el apoyo de expertos japoneses en el proyecto GENSAI.

En el área de puentes, se realizaron 126 inspecciones para evaluación de riesgo, 100 de ellos ubicados en la carretera CA-02. Fueron inspeccionados utilizando una metodología de evaluación de la vulnerabilidad hidráulica, propuesto por expertos japoneses.

En el área de geotecnia, se preparó y revisó la ficha de evaluación de riesgos para problemas geotécnicos con el apoyo de los especialistas del proyecto GENSAI, y se ha comenzado con su utilización para la evaluación de suelos susceptibles a escala nacional.

En el área de vivienda, se da apoyo al Viceministerio de Vivienda con la evaluación de riesgo para lotificaciones, terrenos en desuso y otros, contabilizando a la fecha más de 50 reportes elaborados. Todos estos procesos de evaluación de riesgo formarán parte del manual de evaluación de vulnerabilidad y riesgo para la infraestructura pública.

#### Monitoreo y blindaje de obra pública

Con relación al desarrollo de planes, programas y propuestas de monitoreo, mitigación, blindaje y adaptación de la obra pública (puentes y obras de paso, drenajes secundarios, drenajes primarios, cárcavas, taludes y laderas, asentamientos humanos), la DACGER actualizó el inventario de cárcavas del territorio salvadoreño.

En ese inventario nacional se contabiliza el inventario de cárcavas correspondiente al área



Nuevas carreteras de montaña, Cordillera del Bálsamo

metropolitana de San Salvador con base a los datos del FOVIAL.

Durante este cuarto periodo, la DACGER ha creado mapas de vulnerabilidad y riesgo de la infraestructura pública. También elaboró los mapas de cárcavas del área metropolitana y mapa de puentes inspeccionados.

Actualmente, la DACGER se encuentra recibiendo asesoramiento en proyectos de reducción de vulnerabilidad y riesgo en infraestructura pública como parte de las actividades del proyecto GENSAI. Entre estos proyectos se pueden mencionar: monitoreo y estudio del deslizamiento en el km 18 1/2, en la CA-01E; obras de protección a puente El Coro, San Salvador; plan de rescate de la quebrada El Garrobo, San Salvador; propuesta de bordas en río Grande de San Miguel, sector de Puerto Parada, Usulután.

La DACGER además ha realizado los siguientes estudios técnicos: estudio de los desbordamientos en río Goascorán; estudio de inundaciones en río Paz; plan de mejoramiento parcial de drenaje urbano de aguas lluvias en el área urbana de Santa Tecla; estudio de estado de drenaje urbano en el área metropolitana de San Salvador; propuesta de obras para control de inundaciones en la zona baja del río Jiboa, entre otras.

Como parte del seguimiento a todos los proyectos mencionados, la DACGER también ha realizado más de 20 levantamiento topográficos.

#### Coordinación Institucional

Para el desarrollo de una estrategia de adaptación al cambio climático y gestión del riesgo, se requiere de una dinámica y efectiva coordinación entre las unidades y direcciones MOP, en tal sentido se destaca el trabajo en conjunto realizado por DACGER y otras unidades como la Dirección de Planificación y Dirección de la Obra Pública, Dirección de Mantenimiento de la Obra Pública, Centro de Operaciones de

Emergencia, Unidad de Gestión Social, Gerencia de Recursos Humanos, Dirección Hábitat y Asentamientos Humanos, entre otros.

De igual forma la coordinación con otras entidades externas a MOP ha sido de vital importancia, entre ellas la Dirección General de Protección Civil, Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Agricultura, Gobiernos Municipales, Universidades, entre otras.

#### Desarrollo de planes y estrategias nacionales de adaptación al cambio climático

La DACGER ha participado en la elaboración de planes y estrategias como las siguientes: a) formulación del Instituto Internacional de Cambio Climático, contándose con el perfil del proyecto y entregado a la cooperación internacional para buscar financiamiento; b) conformación del Comité de Cambio Climático en conjunto con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y el Ministerio Relaciones Exteriores; c) participación en el Comité Interinstitucional para el Financiamiento Climático.

Así también, como parte del seguimiento a la Estrategia Nacional de Cambio Climático se ha iniciado con la formulación del Plan de Adaptación al Cambio Climático para el Sector Infraestructura Vial, Vivienda y Transporte.

#### Difusión del conocimiento y buenas prácticas; fortalecimiento de capacidades

Para generar y difundir conocimientos, buenas prácticas y experiencias de adaptación al cambio climático y gestión del riesgo, se mencionan las siguientes actividades realizadas: a) capacitaciones impartidas por DACGER a personal del MOP y otras entidades; b) desarrollo de artículos técnicos; c) lanzamiento del sitio electrónico: <<http://dacger.mop.gob.sv>>; d) participación como expositores en primer Congreso Centroamericano y del Caribe de Deslizamientos

de Tierra; e) desarrollo de investigaciones con universidades locales, a través de la elaboración de trabajos de graduación; f) capacitaciones técnicas a estudiantes y personal de universidades locales.

En algunas de las capacitaciones se ha contado con la participación de los expertos japoneses del proyecto GENSAL.

### Nuestro aporte para construir un país seguro

Uno de los aportes del MOP en el cuarto periodo, es el seguimiento del programa *Yo cambio*, el cual está enfocado en la inclusión de los reos y reas del país en la construcción de las obras públicas. Para este año, a través de la coordinación de la Gerencia de Infraestructura Inclusiva y Social, se han creado 3 km de senderos táctiles para personas con capacidades especiales, en los que participaron personas reas del programa. Esta actividad estratégica contribuye a la seguridad ciudadana, en el sentido de ser un modelo de readaptación y reinserción para quienes han delinquido.

### Accesibilidad sin exclusión, sin discriminación

La Subdirección de Infraestructura Inclusiva y Social, impulsora de la política de inclusión social y humanización de la obra pública, ejecutó durante el cuarto periodo de gestión importantes proyectos bajo los lineamientos estratégicos planteados por la Unidad de Desarrollo Institucional en cuanto a la humanización de la obra pública, inclusión social y accesibilidad universal, que beneficia a todas las personas que presentan algún tipo de discapacidad permanente o temporal, mujeres embarazadas, adultos mayores, personas con sobre peso, entre otras.

Se construyeron 3 km de senderos táctiles para personas con discapacidad en la que participan reos y reas del programa *Yo cambio*. Se acondiciono la accesibilidad al Hospital Nacional Rosales en beneficio de las personas con discapacidad, usuarios del Hospital y peatones.

Se administró bajo los lineamientos estratégicos mencionados el taller de baldosas táctiles para personas ciegas.

Se comenzó un plan piloto de ciclorrutas, como una alternativa al transporte no contaminante, de lo cual se ha realizado la construcción de la etapa I de la Ciclorruta Monseñor Romero, que consiste en un carril exclusivo para circulación de bicicletas, a un costado del bulevar Monseñor Óscar Arnulfo Romero.

Se concluyeron las obras del memorial para las víctimas de la tragedia en la Colonia Málaga. Se diseñó y construyó la Casa de la Transparencia del MOP y la Casa de Transparencia del VMT. Todos estos proyectos se realizaron en función social, para el beneficio de los ciudadanos y ciudadanas.

### Gestión transparente, eficiente y eficaz

La Gerencia Financiera Institucional, la Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones Institucional, Gerencia de Auditoría Interna y la Gerencia Administrativa, todas instancias administrativas del MOP, durante el cuarto periodo de labores ministeriales, han coordinado esfuerzos a fin de llevar a cabo una labor eficiente, ágil, eficaz y, ante todo, que responde enfáticamente a los intereses de la ciudadanía.

#### Gestión financiera ágil y confiable

La Gerencia Financiera Institucional ha mejorado (con el apoyo de la Gerencia de Informática) sustancialmente sus herramientas informáticas para la agilización de procedimientos adminis-

trativos financieros. Implementó un Sistema Informático para el proceso de Formulación del Presupuesto Institucional, lo cual ha permitido hacer más participativo dicho proceso, reducir considerablemente tiempos y esfuerzos y hacer más transparente el uso de los recursos. Además de este sistema, también puso en marcha un sistema informático para la emisión, control y seguimiento de la verificación presupuestaria que se requiere previo a iniciar todo proceso de adquisiciones y contrataciones, integrando en esta actividad a la UACI

Otra actividad estratégica ha sido la aprobación de la reestructuración y reorganización funcional de esta Gerencia, aprobada mediante acuerdo ministerial n.º 474, de fecha 29 de octubre de 2012, lo cual ha hecho posible mejor coordinación e integración de las áreas de presupuesto, tesorería y contabilidad.

Esta Gerencia ha alcanzado un alto nivel de eficiencia y confiabilidad. Ha logrado la depuración de saldos contables no documentados, correspondientes a periodos de administraciones anteriores, como producto de observaciones de auditoría realizadas por la Corte de Cuentas de la República, y de esa manera, se están generando estados financieros que presentan información más razonable y fidedigna sobre la gestión económica del MOP. Asimismo, ha hecho entrega de informes periódicos para el seguimiento de la ejecución presupuestaria institucional.

#### *Adquisiciones y contrataciones con estrictos criterios de evaluación*

La Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones Institucional ha establecido y aplicado criterios de evaluación y selección para definir entidades o unidades ejecutoras de los programas y proyectos que se realicen en el ramo de obras públicas.

Se encuentran en ejecución de procesos y formalización de contratos los proyectos de los

siguientes programas: Programa de Caminos Rurales para el Desarrollo (Préstamo BID No. 2369), para construir redes de caminos rurales progresivos en polos productivos y micro-regiones de desarrollo; Programa de Conectividad rural en Zona Norte y Oriente (Préstamo BID No. 2581), con la finalidad de potenciar la conectividad de los polos productivos y turismo de desarrollo; Programa de Conectividad de la Infraestructura Vial de Desarrollo (Préstamo BCIE No. 2067) que implica el diseño y establecimiento del corredor inter oceánico El Salvador - Guatemala; Programa de Obras de Mitigación de Riesgo (Préstamo BCIE No. 2015), a fin de proporcionar mantenimiento y rehabilitación a la red de caminos y carreteras del país; programas de tratamiento integral de cárcavas en áreas críticas, como por ejemplo: Programa de vivienda y mejoramiento integral de asentamientos urbanos precarios (Préstamo BID- No. 2373-OC-ES), Programa de Donación de viviendas para familias en zonas de alto riesgo y afectadas por la Tormenta IDA (BCIE No. 2015) y el Programa de Apoyo a comunidades Solidarias (PACSES).

De igual forma, se encuentran en ejecución de proceso y formalización de contrato las siguientes actividades: construcción y mantenimiento de puentes gestionados por el VMT; formulación e implementación de un programa descentralizado de obras para el desarrollo territorial, demandado por las dependencias del MOP; diseño de programas para resolver el déficit habitacional cuantitativo y cualitativo, demandado por el VMVDU; se ejecutaron los procesos que demandaron las dependencias del VMT con relación al programa de transporte del área metropolitana de San Salvador (Préstamo BID No. 2572) el cual busca ejecutar el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 y la implantación del SITRAMSS.



#### Auditoría constante

La Gerencia de Auditoría Interna ha realizado un total de 19 auditorías especiales en el trayecto del cuarto año de gestión. Estas auditorías han sido ejecutadas en los diferentes viceministerios, direcciones, unidades y gerencias del MOP.

Se destacan entre estas las auditorías siguientes: auditoría especial sobre la verificación de la buena utilización del programa de anticipo del proyecto bulevar Monseñor Romero tramo II-B; auditoría especial a los procesos de compras por libre gestión de la Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional durante el periodo comprendido del 01 de junio al 31 de diciembre de 2011; auditoría especial al cumplimiento de las normas técnicas de control interno específicas del MOP; auditoría especial a la Unidad de Acceso a la Información Pública (UIAO) del MOP; auditoría especial a

las actividades de la Gerencia de Comunicaciones Institucional; auditoría especial al control interno y cumplimiento del marco legal y técnico en el desarrollo de las actividades en la Dirección de Desarrollo Territorial, Urbanismo y Construcción, en el periodo comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2011; auditoría especial a las actividades desarrolladas por Gerencia Financiera Institucional, del periodo 1 de enero al 23 de noviembre del 2012, entre otras.

Al mismo tiempo, los procesos auditables han consistido en la realización de trabajos especiales de seguimientos de auditorías e informes, especialmente de aquellas auditorías con observaciones de la Corte de Cuentas, y que deben de ser subsanadas por las direcciones, gerencias o unidades respectivas. Durante este periodo, se ha realizado un total de 18 trabajos especiales de seguimientos.



El bienestar  
comienza en casa

Por último, se mencionan otros tipos de actividades auditables de esta Gerencia. Para este año ha realizado 6 informes finales sobre auditorías especiales, arquezos a los fondos circulantes de monto fijo (FCMF) de los tres viceministerios y el corporativo; y 2 planes de trabajo anuales que corresponden a los años 2013 y 2014.

*Mantenimiento permanente, calidad de gestión*  
La Gerencia Administrativa, responsable de diseñar y ejecutar planes de actualización y mantenimiento de los recursos institucionales (equipos informáticos, transporte, comunicaciones, equipos especializados, y otros), con que cuenta el MOP, ha invertido una suma que asciende a \$ 2.8 millones.

Esta inversión ha sido destinada para diversas actividades de mantenimiento como: mantenimiento de equipos y de sistemas de aire acondicionado, de plantas de emergencia, mantenimiento de centrales telefónicas y servicio de telefonía del MOP, y otras.

De la misma manera, se ha invertido en suministros e instalaciones, por ejemplo: suministros de productos e insumos de limpieza, de bienes de consumo, de oficina (artículos de oficina, papelería, insumos informáticos y otros requeridos al almacén), suministro de combustibles (diesel y gasolina), suministro e instalación de llantas, suministro e instalación de baterías, suministro del servicio de comunicación celular para agilizar la realización de funciones de las diferentes unidades organizativas del MOP.

Además de actividades de mantenimiento y suministros, la Gerencia ha invertido para proteger los bienes del MOP mediante la contratación de seguros de automotores para la flota vehicular, seguros de fidelidad, seguro de equipo electrónico y seguro de todo riesgo, incluyendo robo.

También se ha dotado a los servidores públicos del MOP de insumos informáticos para la realización de su labor diaria. Se ha implementado un sistema informático que permite controlar el resguardo y custodia de documentos en forma más ágil y oportuna para su consulta por los diferentes usuarios internos y externos.

### Planificación estratégica y visión corporativa

La Unidad de Desarrollo Institucional (UDI) desarrolló diferentes actividades orientadas a dar apoyo técnico y administrativo a las altas autoridades y a las gerencias/direcciones del MOP, en las áreas de planificación estratégica, seguimiento de inversión, desarrollo institucional y proyectos misceláneos.

En las tareas relacionadas a la planificación estratégica y desarrollo institucional, la UDI ha desarrollado el proceso de formulación del *Plan estratégico institucional (PEI)*, correspondiente a los años 2009-2024 y su respectiva socialización y apropiación por parte de todos los empleados de la institución, que pretende entre otros, servir de guía para que todos conozcan, apliquen y se apropien de las líneas estratégicas establecidas por esta gestión a nivel institucional. Asimismo, ha apoyado el proceso de la Planificación Operativa Anual (POA 2013) y ha liderado el proceso de evaluación y seguimiento de la Planificación Estratégica en los años 2012 y 2013 con la finalidad de planificar y volver más eficientes los procesos y actividades dentro de la institución para el corto plazo.

De la misma forma, participa en la *Autoevaluación de la Carta Iberoamericana de la Calidad de la Gestión Pública*, coordinada por la Secretaría Técnica de la Presidencia la cual se enfoca en identificar fortalezas y debilidades de procesos y gestiones que realiza la institución.

Con respecto al seguimiento a la inversión, la UDI ha llevado a cabo la tarea de sistematizar el seguimiento de la inversión, para lo que ha consolidado y ordenado el estado físico y financiero de los proyectos de inversión, preparando los informes que sean pertinentes orientados a mantener debidamente actualizados e informados a las altas autoridades del Ministerio y así permitir la toma de decisiones oportunas sobre el proceso de ejecución de los proyectos.

La UDI además ha servido de enlace con diversas dependencias interinstitucionales para brindar información de la planificación estratégica de los proyectos de inversión a desarrollarse en el MOP y cómo estos se vinculan al desarrollo integral del país, tal como la información de proyectos de conectividad proporcionada a la Secretaría Técnica de la Presidencia para la formulación del nuevo compacto de la Corporación del Reto del Milenio de los Estados Unidos (FOMILENIO 2).

En el mes de septiembre del año 2012, se inició el proceso de consolidación y actualización del reglamento interno institucional, finalizando dicho proceso con la aprobación del dicho Reglamento por parte del señor ministro en el mes de abril del 2013.

Además, la UDI ha participado activamente en las actividades de coordinación del esfuerzo estratégico de país relacionado con la formulación de la Política Integrada de Movilidad, Logística, Transporte y Puertos, la cual está siendo desarrollada con el apoyo del Sistema de Naciones Unidas (PNUD, UNOPS y CEPAL) e involucra a un conjunto de instituciones públicas, privadas, académicas y ciudadanas.

Adicional a lo antes mencionado, la UDI ha contribuido en retroalimentar a la Gerencia de Informática Institucional en la elaboración de dos sistemas informáticos de seguimiento de los proyectos de inversión del MOP para que

las altas autoridades y las dependencias que lo requieran puedan contar con información digital sistematizada, concentrada y actualizada de los proyectos, agilizando así la generación de informes de seguimiento. Al mismo tiempo, se ha generado una base de datos de proyectos sin financiamiento para así contar con la información de la demanda de proyectos que no cuentan con el recurso para su desarrollo.

Entre las grandes tareas del área de proyectos misceláneos, se le ha dado seguimiento y apoyo al proceso de creación del Plan Estratégico y Operativo para obras en Bajo Lempa, este trabajo ha sido realizado a través de una comisión técnica conformada por mandato de la Secretaría Técnica de la Presidencia. Dicha comisión ha coordinado interinstitucionalmente la ejecución de proyectos que se encuentran orientados a disminuir la vulnerabilidad y reducir el impacto de la temporada lluviosa 2013 en la zona. Además, apoyando al gran proyecto de nación Ciudad Mujer, la UDI ha dado seguimiento y apoyo técnico en el proyecto de la construcción de las sedes de Usulután, Santa Ana y San Martín.

Con la finalidad de estrechar lazos de cooperación, la UDI ha coordinado actividades administrativas, técnicas y legales con diferentes instituciones mediante la realización de convenios para llevar a cabo conjuntamente proyectos que generen desarrollo a la población de diversas zonas del territorio nacional, entre los más trascendentales se pueden mencionar el seguimiento de proyectos binacionales El Salvador-Honduras y El Salvador-Guatemala, así como la revalidación del convenio de trabajo conjunto con la Asociación Azucarera. Este convenio genera proyectos de cooperación que comprenden la reparación en calles que forman parte de la ruta azucarera en la red vial nacional, entre otros.

### Servidores públicos íntegros y capacitados

La Gerencia de Recursos Humanos ha concentrado su trabajo en el cuarto periodo de gestión en formular y ejecutar un plan de formación y desarrollo del talento humano, invirtiendo en programas de capacitación, evaluaciones de desempeño y gestión de becas.

Esta Gerencia ha actualizado o diseñado manuales de carácter administrativo en los que se definen aspectos de organización, funcionamiento, procedimientos, análisis y descripción de puestos o cargos.

Se elaboró el manual de ética institucional, que constituye uno de los logros más importantes de esta área institucional.

También han sido ejecutadas actividades conmemorativas, con la finalidad de mejorar las relaciones interpersonales entre hombres y mujeres que laboran en la institución.

La Gerencia se interesa por dar cumplimiento a Ley de Prevención de Riesgos en los lugares de trabajo, protegiendo la seguridad y la vida de quienes laboran en el MOP. Se ha proveído a los empleados de uniformes (1,700), calzado de seguridad (1,000) y capas (500). Además se hizo entrega del carné de identificación a cada uno de los empleados y empleadas (1,563). La inversión fue de US\$ 0.2 millones.

El MOP también se ha preocupado prioritariamente por mantener condiciones íntegras de salud del personal de trabajo. Como ese fin ha organizado 4 ferias de salud y actividades recreativas o de esparcimiento.

Para el año 2013, la Gerencia de Recursos Humanos cuenta ya con un Sistema Administrativo de Recursos Humanos en pleno funcionamiento, que contribuirá a mejorar toda la información disponible para toma de decisiones y reorganización de funciones del personal.

### Informática al servicio de la transparencia

Muy importantes son las actividades que ha efectuado la Gerencia Informática durante este año de gestión para contribuir al funcionamiento óptimo del MOP. Las distintas unidades, gerencias o direcciones han visto optimizado su tiempo y han agilizado sus procesos gracias a sistemas informáticos desarrollados por esta Gerencia.

#### Sistema de Regularización VMVDU

Contribuye a agilizar el proceso de legalización de las lotificaciones que no posean los permisos o que hayan perdido vigencia o sufrido modificaciones, así como también procesar las que hayan sido reportadas por presentar irregularidad en sus procesos de legalización.

#### Sistema de Desarrolladores Parcelarios

Ayuda a que todos aquellos profesionales interesados en su registro de lotificadores puedan obtener un certificado que los acredita legalmente como capacitados para ejercer su función.

#### Sistema de Información de Vivienda Social

Administra y agiliza las consultas de información para las oficinas desconcentradas y descentralizadas del VMVDU que se dedican a autorizar la construcción de vivienda social.

#### Sistema de Seguimiento de Solicitudes de Información

Brinda seguimiento a todas las solicitudes de información recibidas en la OIR, dando una respuesta oportuna, en el menor tiempo posible, según lo establecido en el artículo 10 de la LAIP.

#### Sistema de Verificación Presupuestaria

Facilita el control de disponibilidades presupuestarias, y que permita agilizar la transfe-

rencia de datos entre la Gerencia Financiera, la Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional y demás unidades organizativas inmersas en el proceso.

#### Sistema de Permisos de Cierres y Recorrido

Permite a la ciudadanía pueda realizar consultas de cierres en línea, en la que se obtiene la información de la actividad que se llevará a cabo en dicha arteria y el mapa que señala el tramo exacto que será utilizado y el rango de tiempo solicitado y autorizado.

#### Fortalecimiento de la imagen institucional

La Gerencia de Comunicaciones lleva a cabo una amplia labor de acercamiento con la ciudadanía. Gracias las acciones estratégicas implementadas desde esta Gerencia, la población obtiene información de primera mano sobre las actividades y proyectos que ejecuta el MOP cada año.

En contra parte, la ciudadanía también tiene la posibilidad de trasladar información (desde avisos y consultas puntuales hasta denuncias y reclamos) mediante los medios de interacción gestionados por esta Gerencia: Twitter institucional, Facebook institucional y sitio electrónico institucional.

Esta Gerencia tiene una participación diaria en la actualización del sitio electrónico y en el manejo de redes sociales, con boletines, fotografías y videos de las actividades y temas de interés. Entre enero a marzo de 2013, el sitio ha tenido 31,644 visitas. Se han monitoreado y desarrollado actividades con la prensa. Se hicieron montajes de eventos de las autoridades con medios de comunicación en diferentes

puntos del país donde se ejecutan obras, para inspección y visibilización.

Se han realizado monitoreos de rutina de los medios de comunicación impresos, radio y televisión, para una reacción inmediata a denuncias de la población. Se han gestionado espacios en los medios de comunicación para dar a conocer los proyectos en ejecución y los que se tienen proyectados, logrando con frecuencia la presencia del señor ministro en los principales medios, sobre todo en los de mayor audiencia a escala nacional.

Durante el cuarto periodo de labores, se llevó a cabo la actualización del archivo de fotografías (formato digital) de las diferentes actividades y obras que ejecuta la institución, con participación de las autoridades.

Este registro fotográfico queda a disposición de la ciudadanía mediante las herramientas de comunicación en internet con que cuenta el MOP.

Existe un dato muy importante que refleja un logro más para el MOP, y es el referente al número de seguidores en cuentas de las redes sociales. De enero a marzo de 2013 la cantidad de seguidores se elevó a 14,000 seguidores en el twitter <@alertasmop>. Asimismo, la cuenta <@gersonmop>, un espacio de opinión con enfoque de participación ciudadana, que es administrado por el propio funcionario mantiene un crecimiento promedio mensual de mil seguidores.

La Gerencia de Comunicaciones ha creado también una unidad de producción de video para documentar las obras y las actividades desarrolladas por el MOP y facilitar el trabajo periodístico de los comunicadores de medios audiovisuales.

Cooperación Institucional

# Cooperación para un país que cambia



## CONFIANZA Y CREDIBILIDAD

Muchos cooperantes han confiado en la nueva visión de la administración, enfocada en la eficiencia, la transparencia y la protección de vidas. El resultado es un aporte de aproximadamente \$ 24 millones de parte de países amigos y agencias internacionales.

# Cooperación para un país que cambia

## COOPERACIÓN INSTITUCIONAL

A lo largo del presente periodo, el MOP ha generado capacidades para la gestión y el seguimiento de la cooperación internacional. Muchos cooperantes han confiado en la nueva visión de la administración, enfocada en la eficiencia, la transparencia y la protección de vidas, dando como resultado en este cuarto año un aporte económico de más de \$24 millones provenientes de distintas fuentes de la cooperación internacional (ver tabla 1).

La mayor fuente de cooperación total sigue siendo la cooperación financiera reembolsable con un 58.72 % (\$ 14.1 millones). Sin embargo, se mantiene la tendencia de incremento de cooperación no reembolsable con 41.07 % (\$ 9.8 millones), y el 0.21 % (\$ 50,730.51) corresponden a la cooperación técnica (ver gráfica 1).

### Cooperación financiera reembolsable

La cooperación financiera reembolsable, en este periodo el MOP ha recibido la cantidad de \$ 12.7

millones en concepto de préstamos en condiciones blandas, por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El principal destino de estos fondos es la puesta en marcha del Sistema de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAM-SS). Este proyecto es uno de los prioritarios del *Plan quinquenal de desarrollo 2010-2014*, orientado a mejorar las condiciones de transporte público de pasajeros y tránsito en el AMSS.

Existen varios procesos de negociación de préstamos que se encuentran en proceso, los

TABLA 1

Montos y porcentajes de cooperación internacional, según tipo de cooperación

Tipo de cooperación	Monto	Porcentaje
Cooperación financiera no reembolsable	\$ 9887,855.00	41.07 %
Cooperación financiera reembolsable	\$ 14,135,437.00	58.72 %
Cooperación Técnica	\$ 50,730.51	0.21 %
<b>Total de cooperación recibida</b>	<b>\$ 24,074,022.51</b>	<b>100.00 %</b>

Fuentes: Ministerio de Hacienda, registros de la Unidad de Cooperación Institucional y valoración de la cooperación técnica.

cuales representan un monto de \$ 30 millones. Entre los cuales, está la negociación entre el Fondo para la Promoción del Desarrollo (FONPRODE) y la Cooperación Financiera Reembolsable de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y el BID, para otorgar un préstamo de \$ 15.0 millones que corresponden al Programa de Caminos Rurales Progresivos.

Asimismo, se cuenta con la ratificación por parte de la Asamblea Legislativa del proceso de canje de deuda con El Banco Alemán de Desarrollo (KfW), por un monto de € 12 millones para el Programa de Mejoramiento Integral de Asentamientos Precarios Urbanos. Se ha participado en la misión de seguimiento de expertos japoneses para el préstamo de JICA por un monto de \$ 125.3 millones, destinado al Proyecto construcción del by pass de San Miguel (KM 131-139 CA01E) y la ampliación de la carretera CA01E.

#### Cooperación financiera no reembolsable

La cooperación financiera no reembolsable el Ministerio ha recibido en el último período la cantidad de \$ 9.7 millones, que incluyen fon-

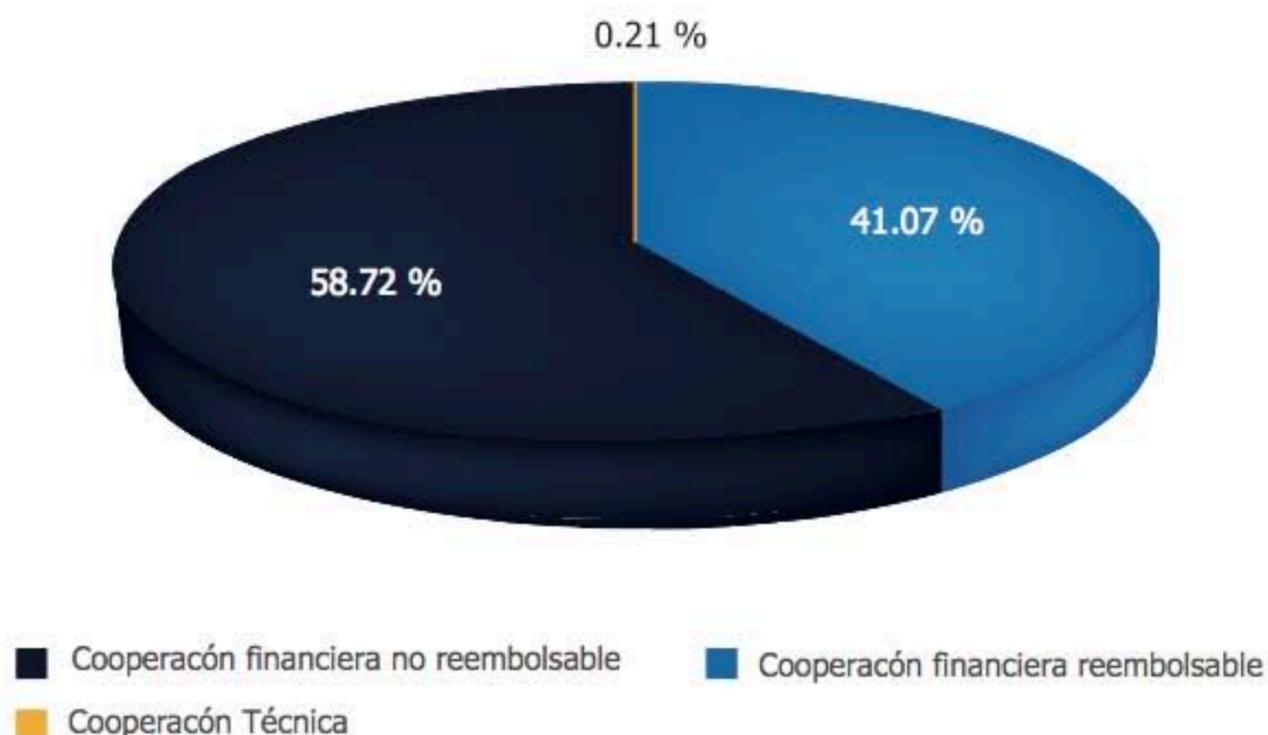
dos de AECID-LAIF, PACSES y canje de deuda con Francia.

Por parte de AECID, mediante Facilidad de Inversión de América Latina (LAIF), se ha recibido la cantidad de \$ 5.0 millones en concepto de donación para el fortalecimiento institucional del MOP y que contribuye a la implementación del Programa de Caminos Rurales; recursos que podrán ser utilizados una vez que se cuente con el préstamo de \$ 15.0 millones. En el marco del Programa de Apoyo a Comunidades Solidarias de El Salvador (PACSES), se ha incorporado al presupuesto del MOP un monto de \$ 3.8 millones, correspondiente a los presupuestos 2012 y 2013, para los Proyectos de Microempresas de Mantenimiento Vial y del Proyecto de Mejoramiento Integral de Asentamientos Urbanos Precarios (MIAUP).

En el Proyecto de Microempresas de Mantenimiento Vial, se han realizado gestiones para la incorporación de \$ 0.8 millones asignados por el PACSES al presupuesto 2012 del MOP, junto a un convenio con el FOVIAL para la ejecución del proyecto. Como resultado de ese proceso, en el 2012, se conformaron 27 microempresas de mantenimiento vial rutinario en 21 municipios del país. A partir de estos pro-

## GRÁFICA 1

Porcentajes de cooperación internacional, según tipo de cooperación



Fuente: Unidad de Cooperación Institucional, MOP.

cedimientos se generaron 270 empleos directos para mujeres jefas de hogar y jóvenes en riesgo.

Asimismo, se han incorporado \$ 0.5 millones al presupuesto 2013 para crear 7 microempresas y lograr un total de 34. También se dio seguimiento y monitoreo al acompañamiento en las visitas iniciales de socialización y conformación de los grupos asociativos; a la presentación de informes, con base en los principios y lineamientos de la Secretaría Técnica de la Presidencia.

El Programa de Conversión de Deuda Externa con Francia es ratificado por la Asamblea Legislativa el 19 de diciembre de 2012 para incorporación al presupuesto para apoyar la ejecución de proyectos de infraestructura para obras de mitigación en el área metropolitana de San Salvador, por un monto de \$ 0.8 millones.

En este año se inició un proceso de ges-

tión enfocado en el financiamiento del Plan Maestro de Infraestructura Social y Arte Público complementario al bulevar Monseñor Óscar Arnulfo Romero. Este plan tiene como objetivos humanizar la obra pública, la promoción del arte y la cultura, así como ofrecer seguridad vial y alternativas ambientalmente sostenibles de transporte a los ciudadanos. El plan incluye la creación de plazas, monumentos y un carril auxiliar de seguridad para peatones y ciclistas. Este programa contempla la conformación de 6 plazas que presentan diferentes temas nacionales, tales como: La Reconciliación, La Transparencia, La Naturaleza, Los Orígenes Precolombinos, Valores de País, Los Observatorios, y una Ciclorruta. Las obras ascienden en total a un monto de \$ 5.8 millones.

Como resultado de la recepción e interés que se ha tenido de parte de todos los potencia-

TABLA 2

Monto total de la cooperación recibida por el MOP, 2012-2013, por proyecto y tipo de cooperación.

Programa/Proyecto	Cooperante	Tipo de cooperación	Monto
Programa de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador	BID	Financiera reembolsable	\$ 12,725,525.00
Programa de Apoyo a la Política Social (Orientación al apoyo presupuestario)	BID	Financiera reembolsable	\$ 1,409,912.00
Contribución LAIF al Programa de Caminos Rurales Progresivos	AECID-LAIF	Financiera no reembolsable	\$ 5,020,352.00
Plan Maestro de Infraestructura Social y arte público complementario al Bulevar Monseñor Romero	PNUD	Financiera no reembolsable	\$ 20,000.00
	AES	Financiera no reembolsable	\$ 65,000.00
	INE	Financiera no reembolsable	\$ 100,000.00
Proyecto de Microempresas de Mantenimiento Vial	PACSES	Financiera no reembolsable	\$ 1,295,623.00
Proyecto de mejoramiento Integral de Asentamientos Urbanos Precarios (MIAUP)	PACSES	Financiera no reembolsable <sup>1</sup>	\$ 2,586,880.00
Fortalecimiento Institucional MOPTVDU/Microempresas de Mantenimiento Vial	Gobierno de Ecuador	Asistencia técnica no reembolsable	\$ 18,330.51
Tecnologías para microempresas Viales	PNUD/Gobierno de Perú	Asistencia técnica no reembolsable	\$ 20,750.00
Equipamiento Casa de la transparencia del VMT	CASAL/USAID	Asistencia técnica no reembolsable	\$ 10,000.00
Evento "Políticas de Coordinación y Articulación para Mantenimiento de Carreteras y Caminos Rurales entre Gobierno Central, Gobiernos Municipales y Sociedad Civil",	GIZ	Asistencia técnica no reembolsable	\$ 1,650.00
		<b>TOTAL</b>	<b>\$ 24,074,022.51</b>

Fuente: Unidad de Cooperación Institucional, MOP.

les cooperantes, se cuenta con un compromiso de aproximadamente \$ 0.7 millones a nivel de la empresa privada, organismos de cooperación internacional, embajadas y el gobierno.

Para la finalización del Programa para el Mejoramiento de las Capacidades para Enfrentar los Desastres Naturales ocasionados por el Cambio Climático, se hicieron las gestiones para la utilización del remanente de aproximadamente \$ 25,000, provenientes de los casi \$ 16 millones otorgados por Japón, los cuales se destinaron a la compra de un vehículo liviano tipo *pick up*. El Sistema de Cooperación Internacional de Japón (JICS) contratado por el Gobierno de Japón, realizó el proceso para adquirir de manera directa el vehículo, el cual se destinará al plantel de San Miguel.

### Cooperación técnica no reembolsable

En cuanto al apoyo de desarrollo de capacidades del MOP, por medio de la cooperación técnica, se desarrollaron seis procesos de becas en los que han participado 17 empleados del Ministerio y 3 del FOVIAL (ver tabla 3). Dichas becas incluyen temas técnicos de planificación vial, gestión preventiva de riesgos, así como para el apoyo a las microempresas de mantenimiento vial que se están conformando. También se obtuvieron dos becas para un curso sobre mitigación de desastres y restauración de la obra pública, impartido en Japón del 13 de mayo al 6 de junio, y en la que están participando un técnico del MOP y uno del FOVIAL.

### Cooperación SUR-SUR

Dentro de la cooperación técnica recibida, se obtuvo un monto estimado de \$ 39,080.51, en concepto de Cooperación SUR-SUR proveniente

de los países de Ecuador y Perú. En este marco la cooperación estuvo orientada al desarrollado de experiencias, de profesionales tanto del MOP como FOVIAL, para fortalecer el Programa de Microempresas de mantenimiento Vial.

El primero, del 25 al 30 de junio de 2012, el cual consistió en una visita de 4 técnicos de FOVIAL a Ecuador para conocer la experiencia de Microempresas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de ese país, cooperación valorada en un aproximado de \$18,330.51.

El segundo intercambio, del 18 al 22 de febrero de 2013, se desarrolló el proyecto de Tecnologías para Microempresas Viales, por medio del cual una delegación de 3 miembros de FOVIAL, un representante del MOP y dos miembros de organizaciones internacionales que apoyan el proceso de microempresas (PNUD y OIT), viajaron a Perú para conocer la experiencia de PROVIAS descentralizado. Esta última fue apoyada por la Agencia de Cooperación Peruana en un monto aproximado de \$ 4,750 y se contó con una contrapartida del PNUD de alrededor de los \$ 16,000.

### Intercambio de experiencias con Alemania

A principios del 2013 la Agencia Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ) otorgó un financiamiento para desarrollar el conversatorio denominado Políticas de Coordinación y Articulación para Mantenimiento de Carreteras y Caminos Rurales entre Gobierno Central, Gobiernos Municipales y Sociedad Civil.

Este conversatorio tuvo como objetivo dar a conocer mecanismos alternativos de mantenimiento de carreteras y caminos rurales que involucran la participación del Gobierno central (mediante el MOP), gobiernos municipales y las comunidades.

TABLA 3

Cuadro resumen de la gestión de becas de formación realizadas en el período del 1 de junio 2012 al 31 de mayo 2013.

Tema	Otorgada por	Participantes	Institución/Unidad/Gerencia*	Estado
Administración de caminos	JICA	1	MOPTVDU-UPV	Ejecutada
Ingeniería Comprensiva de Puentes	JICA	4	2 MOPTVDU-UPV	
2 FOVIAL	Ejecutada			
Fortalecimiento de Estructura de Puentes	JICA	6	MOPTVDU-DACGER	Ejecutada
Manejo de Desastres de Peligro geológico	JICA	6	MOPTVDU-DACGER	Ejecutada
Sistemas de apoyo a las Microempresas	Embajada de Israel	1	MOPTVDU- UC	Ejecutada
Mitigación de Desastres y Restauración de la Obra Pública	JICA	2	1 MOPTVDU-DACGER	
1- FOVIAL	En proceso			
		20		

\*UPV: Unidad de Planificación Vial.

UC: Unidad de Cooperación

DACGER: Dirección de Adaptación al Cambio Climático y Gestión de Riesgos.

Fuente: Unidad de Cooperación Institucional, MOP.

Al acto asistieron un total de 45 participantes de distintas unidades del MOP, el FOVIAL, la Secretaría Técnica de la Presidencia, la Secretaría de Asuntos Estratégicos, el FISDL, los gobernadores departamentales; así como representantes de alcaldías, de las Naciones Unidas y de la Embajada de Alemania. El valor aproximado de la actividad fue de \$ 1,650.

### Gestiones de cooperación técnica

Además de los datos anteriores, durante el cuarto período se han hecho las siguientes gestiones de cooperación técnica:

- Gestiones de capacitación en el Progra-

ma Global de Becas 2014 de la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA).

- Envío de solicitudes de expertos en atención a la convocatoria del World Friends Korea Advisors promovida por KOICA.
- Gestión para la participación en el diplomado virtual especialista en gestión de riesgo de desastres y adaptación al cambio climático, del Programa de Becas de Desarrollo Profesional de la Organización de Estados Americanos (OEA) e impartida por el Fondo Verde de Perú.



Asumimos compromisos y cumplimos tareas  
Gerson Martínez

- Gestión de una beca para la participación en el seminario temático de mitigación de cambio climático de los países en vías de desarrollo, a impartirse en la República Popular de China.
- Apoyo en las gestiones para determinar un enlace del Viceministerio de Transporte con la Dirección General de Cooperación para el Desarrollo, relacionado con el Programa de Desarrollo de Capacidades sobre Política de Transporte Integrado para el crecimiento Verde, ofrecido por KOICA.

### Inversiones proyectadas en infraestructura logística: financiando el desarrollo

El MOP proyecta el diseño y la construcción de un conjunto de infraestructuras logísticas, seleccionadas a partir del análisis del flujo de la cadena de suministros, las rutas fiscales y los principales recorridos de la carga regional y la local de exportación, con el fin de incrementar el potencial exportador de productos transables, la disminución de los costos del transporte de carga en carreteras y, consecuentemente, hacer más competitivos los productos de El Salvador en el extranjero.

Para lograrlo, junto a la construcción que se realiza en todo el territorio nacional de las obras que ya cuentan con financiamiento y a las que se realizan con recursos propios, el MOP ha concentrado esfuerzos en la preparación de un portafolio de propuestas de financiamiento a múltiples fuentes externas, complementarias entre sí, que ascienden en conjunto a \$ 835 millones. La preparación de las propuestas toma en consideración las inversiones actuales y proyectadas de otras instituciones de gobierno, así como las del sector privado nacional e internacional.

Mayormente las obras se concentran en los 75 municipios que conforman la Franja Costero Marina (FCM), ya que tiene el potencial de constituir un corredor logístico natural en el que se sitúa un sistema integrado de transporte aéreo, terrestre y marítimo. La base de este corredor es la Carretera Litoral CA02, que cruza el país de este a oeste, uniendo entre sí el Aeropuerto Internacional, el Puerto de Acajutla y el Puerto de La Unión y al país con Honduras (al este) a través de la frontera El Amatillo y con Guatemala (al oeste) por las fronteras de La Hachadura y Las Chinamas. Por la importancia que tiene para las exportaciones nacionales y las importaciones, entre las propuestas se ha incluido también la construcción del un *by pass* en la Ciudad de San Miguel.

En el corredor natural costero marino circula la gran parte de la carga regional y la de exportación de El Salvador que transporta productos transables, ya que el 36 % de las exportaciones tienen como destino los países de la región centroamericana y estas se realizan mayormente por vía terrestre. De este porcentaje Guatemala representa el 13.9 % de las exportaciones, lo que convierte a este país en el segundo socio comercial de El Salvador después de los Estados Unidos. Las exportaciones terrestres hacia Guatemala se concentran mayormente en las fronteras de La Hachadura (30 % del total del peso de exportación) y Anguiatú (20 %).

Honduras, Nicaragua y Costa Rica constituyen el tercero, cuarto y quinto socios comerciales respectivamente, pues en conjunto son el destino del 22.8 % de las exportaciones. Esto explica por qué según el promedio del total de las exportaciones de los últimos cinco años (2007-2011), el 13.3 % de las exportaciones y el 3.6 % del total de las importaciones del país se mueve por la frontera El Amatillo. Aún más, si excluimos a los Estados Unidos,

de ese promedio el 25.5 % de las exportaciones totales y el 5.6 % de las importaciones totales del país se mueve por esta Frontera. Tomando en consideración además que Honduras constituye el acceso al comercio global con la Costa Este de los Estados Unidos y Europa, a través de Puerto Cortés, mejorar las condiciones viales hacia la Frontera de El Amatillo se considera estratégico. Estas son las razones por las que una solución logística integral para la Frontera El Amatillo y el mejoramiento del tramo de carretera que va de Agua Salada (La Unión) a la frontera El Amatillo constituyen la actividad 2 del componente de infraestructura logística de la propuesta que el GOES ha presentado a consideración de la Corporación Reto del Milenio (MCC) para formar parte de la segunda donación.

Con esta información es claro que para el comercio exterior de El Salvador la primera prioridad continua siendo mejorar la conectividad y los costos de transar a través de las fronteras con Guatemala, principal socio comercial intrarregional, y luego con Honduras, segundo en la lista. De ahí que la construcción de nuevos y modernos puentes binacionales en las fronteras de La Hachadura y Anguiatú, con cuatro carriles cada uno, encabezan la solicitud de financiamiento al Fondo Yucatán de México (apoyo potenciado, según detalle del financiamiento).

El anterior es el comportamiento de la carga de exportación sin tomar en cuenta la operación del Puerto de La Unión Centroamericana, cuyo inicio de operaciones se proyecta para el segundo trimestre del año 2014. Un estudio de la demanda portuaria realizado por el Banco Mundial (IFC), estableció que la demanda específica del Puerto de La Unión estaría probable-

mente integrada en el corto plazo mayormente por carga regional, cuya fuente principal sería desde San Salvador hasta la zona oriental de El Salvador, el sur de Honduras y Nicaragua, ya que en esta zona se generan más del 80% de las exportaciones y las importaciones. También el estudio indicó que los puertos del CA4 en el año 2015 alcanzarán su máxima capacidad instalada, lo cual le abre una gran oportunidad al Puerto de la Unión. Estas proyecciones demandarán por supuesto una red vial moderna, segura y confiable que un gobierno serio debe proyectar desde ahora.

Tomando en consideración estos datos es que se ha avanzado en la gestión de un préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA), el Fondo Yucatán de México y en este mismo contexto se incluye también la probable segunda donación de MCC, que se considera un detonante de estas inversiones públicas y muchas inversiones privadas en la Franja Costero Marina.

Todas las negociaciones de los financiamientos están avanzadas, pendientes solo de aprobación en las propias agencias de financiamiento y por supuesto de la Asamblea Legislativa, pero mayoría de la etapa previa, de preparación de carpetas técnicas de los proyectos, sus análisis económicos y de rentabilidad, las proyecciones de desembolsos y condiciones previas a la entrada en vigencia de las operaciones y de desembolsos de ejecución esta suficientemente avanzada para que sirvan de respaldo el análisis de los señores diputados y diputadas de la Asamblea Legislativa, que sin duda encontrarán en esta propuesta una oportunidad para contribuir con el desarrollo logístico del país.

Este informe de labores terminó de imprimirse en el mes de julio de dos mil trece  
en los talleres de Imprenta La Tarjeta, en San Salvador, El Salvador.  
El tiraje consta de 2,000 ejemplares.



El Salvador merece seguir cambiando



**Buenas obras**  
para un país  
que **cambia**

