

## REGLAMENTO OPERATIVO

### SECCIÓN I

## DISPOSICIONES TÉCNICAS

### DEL PROGRAMA

PAIS:	El Salvador
BENEFICIARIO:	Ministerio de Obras Públicas, Transporte, y de Vivienda y Desarrollo Urbano
TÍTULO DEL PROGRAMA:	Contribución LAIF al Programa de Caminos Rurales en El Salvador
CLAVE:	DCI-ALA/2011/283-236
VALOR TOTAL:	(4,000,000.00 EUR / 5,340.000.00 USD, a tipo de cambio 1EUR =1.335 Dólar)
DURACIÓN:	Hasta diciembre de 2015

FECHA DE ELABORACIÓN: NOVIEMBRE 2013

La Resolución de la Concesión de la Subvención de Cooperación Internacional de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo establece en sus numerales 5º, 8º, 9º, 10º y 13º la aplicación de un Reglamento Operativo para la ejecución y administración del Programa.

El Reglamento Operativo del Programa consta de dos secciones:

- **SECCIÓN I: DISPOSICIONES TÉCNICAS Y SUS ANEXOS**
- **SECCIÓN II: DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS Y DE GESTIÓN Y SUS ANEXOS**

El REGLAMENTO OPERATIVO deberá ser aprobado por el Comité Interinstitucional antes de ser aplicable para la ejecución del Programa.

El BENEFICIARIO aplicará y velará por la aplicación del presente REGLAMENTO OPERATIVO en la ejecución del Programa.

## SECCIÓN I. DSIPOSICIONES TÉCNICAS DEL PROGRAMA

### ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>1.-</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO.....</b>	<b>3</b>
<b>2.-</b>	<b>ANTECEDENTES.....</b>	<b>4</b>
<b>3.-</b>	<b>CONTEXTO .....</b>	<b>5</b>
<b>4.-</b>	<b>ANÁLISIS SECTORIAL Y ANÁLISIS DE PROBLEMAS.....</b>	<b>6</b>
<b>5.-</b>	<b>METODOLOGÍA DE SELECCIÓN DE LOS CAMINOS RURALES.....</b>	<b>7</b>
<b>6.-</b>	<b>DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA .....</b>	<b>8</b>
6.1.	OBJETIVO GENERAL.....	8
6.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	8
6.3.	RESULTADOS ESPERADOS .....	8
6.4.	ACTIVIDADES A SER FINANCIADAS POR LAIF .....	9
<b>7.-</b>	<b>HIPÓTESIS, RIESGO Y FLEXIBILIDAD.....</b>	<b>10</b>
<b>8.-</b>	<b>BENEFICIARIOS FINALES, LOCALIZACIÓN Y DURACIÓN DEL PROGRAMA .....</b>	<b>10</b>
8.1.	BENEFICIARIOS FINALES .....	10
8.2.	LOCALIZACIÓN.....	10
8.3.	DURACIÓN DEL PROGRAMA .....	10
<b>9.-</b>	<b>ORGANIZACIÓN, PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES Y PRESUPUESTARIA .....</b>	<b>11</b>
<b>10.-</b>	<b>APLICACIÓN DE LOS ENFOQUES TRANSVERSALES DEL IV PLAN DIRECTOR DE LA COOPERACIÓN ESPAÑOLA.....</b>	<b>11</b>
10.1.	ENFOQUE DE GÉNERO EN DESARROLLO.....	11
10.2.	LA SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL .....	11
10.3.	ESTRATEGIA DE LA AECID EN EL PAÍS.....	12
<b>11.-</b>	<b>FACTORES DE CALIDAD Y SOSTENIBILIDAD DEL PROGRAMA .....</b>	<b>13</b>
11.1.	PARTICIPACIÓN DE LOS BENEFICIARIOS Y SU APROPIACIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL PROGRAMA .....	13
	<b>APÉNDICE: MATRIZ DE MARCO LOGICO .....</b>	<b>14</b>
	<b>ANEXO 1. ACTIVIDADES DE LA DONACIÓN LAIF RELACIONADAS A LOS PRÉSTAMOS DEL PROGRAMA DE CAMINOS RURALES. ....</b>	<b>19</b>
	<b>ANEXO 2. VIABILIDADES PARA ELEGIBILIDAD DE PROYECTOS DEL PROGRAMA CAMINOS RURALES. ....</b>	<b>20</b>
	<b>ANEXO 3. LISTADO DE LOS MUNICIPIOS DE ATENCIÓN DEL PROGRAMA COMUNIDADES SOLIDARIAS RURALES DE LOS DEPARTAMENTOS NORTE Y ESTE DEL PAÍS.....</b>	<b>21</b>

## SECCIÓN I: DISPOSICIONES TÉCNICAS

### 1.- RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1. El presente documento contiene la Sección I: Disposiciones Técnicas del reglamento, la cual tiene por objetivo establecer las normas, criterios y condiciones técnicas que regirán la ejecución y utilización de los recursos de la Contribución LAIF AL Programa de Caminos Rurales en El Salvador, financiado por la Unión Europea a través de Latin America Investment Facility (LAIF), que ha sido gestionado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, en adelante AECID, con quien la UE ha firmado un convenio de delegación a tal fin. Por su parte, la AECID, transfiere los fondos al Gobierno de El Salvador, representado por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, en adelante MOPTVDU, que será la institución ejecutora del Programa.
- 1.2. El Programa contempla acciones para contribuir a mejorar las condiciones de la infraestructura vial rural, a fin de posibilitar el transporte permanente en dichas zonas dando prioridad a aquellas zonas que cuentan con potencial de desarrollo productivo con la finalidad de revertir las condiciones que inciden en la pobreza rural y en la baja actividad económica de dichas zonas. Así mismo se fortalecerá la gestión de la red vial rural en materia de seguridad vial y reducción de vulnerabilidad al cambio climático.
- 1.3. La inversión será de EUR 4,000,000 para fortalecimiento institucional, programas de adaptación al Cambio Climático, programas de entrenamiento, equipamiento de hardware y software, obras y supervisión para caminos rurales, seguridad vial y programas de blindaje de la infraestructura.
- 1.4. La finalización del Programa está prevista para el 31 de diciembre del año 2015.
- 1.5. En el cuerpo del documento se presenta una serie de apartados en los que se contemplan los antecedentes, contexto en el que se desarrollará el Programa, la estrategia de intervención y metodología de ejecución a utilizar. También se abordan aspectos relacionados con los objetivos, resultados esperados, indicadores de desempeño y actividades propuestas. Esto se complementa con el planteamiento y análisis de la hipótesis, riesgos y flexibilidad para la ejecución del Programa, así como los factores de calidad y sostenibilidad de éste. Se menciona en términos generales la organización y los procedimientos de ejecución. Por último se realizan consideraciones sobre la ejecución de este Programa y la integración de la variable ambiental y del enfoque de Género en Desarrollo como ejes transversales, de acuerdo al IV Plan Director de la Cooperación Española.

## 2.- ANTECEDENTES

- 2.1. El Salvador es un Estado soberano localizado en América Central, con una población de 5.744.113 habitantes (Censo 2007)<sup>1</sup>. Debido a su extensión territorial (21,041 km<sup>2</sup>) tiene la densidad poblacional más alta de América continental. El 86% de la población es Mestiza, es decir, mezcla de población indígena con europeos y africanos. El 12% lo componen blancos de ascendencia europea. Aproximadamente el 2% es indígena y muy pocos de ellos han retenido sus tradiciones.
- 2.2. En la última década la economía de El Salvador ha experimentado un cambio de una basada en un producto de exportación a una estructura económica basada en servicios de maquila y remesas familiares. La fase de crecimiento económico ha sido estable pero una profunda crisis en 2009, desastres por fenómenos naturales extremos, desigualdad de ingresos y violencia han llevado a un lento crecimiento del PIB. Aunque los niveles de pobreza han disminuido, la pobreza extrema ha incrementado, particularmente en aquellas áreas rurales, donde el acceso a los servicios básicos todavía es limitado.
- 2.3. El transporte por carretera es crítico para la cohesión social y territorial y una vía para facilitar la convergencia económica y la unidad del mercado. Esto es particularmente importante para El Salvador, donde el 37.7% del total de la población vive en áreas rurales (EHPM, 2011).
- 2.4. Datos de 2011 muestran que la red nacional de carreteras tiene 6,457 km de largo, de los cuales 3,065 km son vías no pavimentadas (47.46%). Por esta razón durante los 6 meses que dura la estación lluviosa, la red de carreteras es severamente afectada, impactando duramente en las condiciones de vida de las áreas rurales.
- 2.5. Las consecuencias de una débil red de carreteras son la reducción del acceso a servicios básicos, disminución de la movilidad para trabajar y reducción en el comercio de bienes y servicios, y al final incrementa los costos de producción, reduce las oportunidades de empleo y aumenta la desigualdad.
- 2.6. Las inversiones en carretera incrementaron en el periodo 2001 – 2004, alcanzando un promedio de US\$ 128 millones al año en carreteras interurbanas (no rurales) y US\$ 26 millones al año en carreteras rurales. Debido a financiamiento insuficiente en el periodo 2005 – 2009, la inversión descendió a un promedio de US\$ 14 millones al año en rutas de larga distancia y US\$ 20 millones al año en la red rural.
- 2.7. El Fondo de Conservación Vial (FOVIAL) es responsable del mantenimiento de la red vial asignado en su ley de creación. El MOPTVDU está comprometido con un nuevo enfoque para la inversión en infraestructura rural, mediante la aplicación de criterios técnicos, sociales y económicos para una inversión eficiente. Un efectivo sistema de transporte rural es esencial para estimular el desarrollo económico rural y reducir la pobreza. Es por lo tanto importante que la red vial sea gestionada efectiva y eficientemente. Aunque El Salvador es un país en desarrollo y los recursos financieros son altamente importantes para hacer frente a la pobre condición de la infraestructura rural, existe la necesidad de fortalecer la gestión, las capacidades técnicas y la estructura organizacional para alcanzar resultados sostenibles.

---

<sup>1</sup> Censo de población 2007 realizado por la Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC) del Ministerio de Economía, que es el ente oficial encargado de los registros y estudios demográficos es la Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC) del Ministerio de Economía.

- 2.8. Esta iniciativa parte del MOPTVDU y es cofinanciado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), AECID y la Unión Europea, la cual tiene por objetivo *“mejorar las condiciones de la infraestructura vial rural, a fin de posibilitar el transporte permanente en dichas zonas dando prioridad a aquellas zonas que cuentan con potencial de desarrollo productivo con la finalidad de revertir las condiciones que inciden en la pobreza rural y en la baja actividad económica de dichas zonas. Así mismo se fortalecerá la gestión de la red vial rural en materia de seguridad vial y reducción de vulnerabilidad al cambio climático.”*
- 2.9. Es una tarea crítica reforzar las capacidades de la gestión de caminos rurales, por lo tanto se requiere asistencia técnica para acompañar el programa y contribuir al fortalecimiento institucional del MOPTVDU. Además se desarrollarán programas de adaptación al cambio climático, supervisión de trabajos, programas de entrenamiento y equipamiento de software y hardware. Esta asistencia técnica es específica para estudios técnicos, sociales y económicos; así como para el proceso de fortalecimiento, desarrollo de herramientas y métodos para la mejora sostenible del ciclo de programas de carreteras y el blindaje de las áreas y territorios contra el cambio climático y formación y actualización del conocimiento del personal del MOPTVDU.
- 2.10. El Programa ayudará a mejorar la calidad y gestión de la red vial de caminos rurales, con un nuevo enfoque contribuyendo a promover el crecimiento, generando más oportunidades e igualdad que es el objetivo del desarrollo de caminos. Esto implica la superación de las prácticas tradicionales, asociadas a las decisiones de inversión únicamente en aspectos técnicos con limitado apoyo social y eficiencia.
- 2.11. Integración del Programa con la planificación plurianual AECID:
- El Plan Director de la Cooperación Española, de carácter cuatrienal, constituye el elemento básico de planificación en el que se establecen los objetivos, orientaciones estratégicas con sus correspondientes líneas de acción y las prioridades geográficas para la Cooperación Española, para la ejecución de su política de desarrollo. Dicho plan para el periodo 2013 - 2016, establece la *“Promoción de oportunidades económicas para los más pobres”* como orientación estratégica, y el *“crecimiento económico inclusivo y sostenible”* como línea de acción para lograrlo. En este sentido, la ampliación en cobertura y calidad de la infraestructura vial rural, favorecerá el desarrollo de mercados y el acceso a servicios básicos de toda la población, contribuyendo así a la reducción de la pobreza en El Salvador.

### 3.- CONTEXTO

- 3.1. En congruencia con los compromisos de Gobierno, el MOPTVDU ha realizado esfuerzos adicionales enfocados a cumplir acciones, para coadyuvar a la problemática que persiste en las zonas rurales del país, que se pueden concretar principalmente en: falta de integración municipal y accesibilidad a las cabeceras, falta de acceso a los mercados y lugares de trabajo, deficiente producción agrícola, lo que repercute negativamente en el desarrollo comercial local y por ende en el ingreso per cápita y en oportunidades de trabajo de las zonas rurales.
- 3.2. Sobre la base de las dos gestiones anteriores y del nuevo enfoque de ejecución del Programa Caminos Rurales Progresivos que el MOPTVDU se ha propuesto implementar, los caminos donde se trabajará deberán presentar problemas de transitabilidad y que debido a su bajo volumen de tránsito, reciben muy poca atención.

000111  
15 + 35 millones

3.3. Lo anterior, ha llevado al MOPTVDU a realizar los acuerdos pertinentes entre la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y el Fondo para la Promoción del Desarrollo (FONPRODE) para viabilizar la obtención de al menos US\$15,000,000.00 de dólares de financiamiento reembolsable complementario a 2 préstamos del BID para el "Programa de Caminos Rurales en El Salvador" por valor de US\$ 50.000.000 para apoyar el mejoramiento de la Red Vial No Pavimentada. Además se ha gestionado una donación de 4.000.000 de Euros por parte de Latin America Investment Facility/ Unión Europea (LAIF/UE) ligada a los préstamos anteriormente señalados: 1 de AECID y 2 del BID (2369/OC-ES y 2581/OC-ES), que actuará como *blending* del crédito, y contribuirá al cumplimiento de sus condiciones (ver anexo 1).

#### 4.- ANÁLISIS SECTORIAL Y ANÁLISIS DE PROBLEMAS

- 4.1. La "Red Vial Nacional de El Salvador" competencia del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, y de Vivienda, y Desarrollo Urbano es administrada por el Viceministerio de Obras Públicas y tiene una longitud total al año 2011 de 6,457.46 Km. Por tipo de superficie de rodadura se cuenta con 3,392.38 Km. (52.53%) Pavimentados y 3,065.08 Km. no pavimentados (47.47%). Funcionalmente, 1,750.61 Km. (27.11%) son Principales y 4,706.84 Km. (72.89%) son Secundarias, en cuanto a la Red Vial Municipal no se tienen datos. La responsabilidad del mantenimiento o conservación de la Red Vial Nacional corresponde al Fondo de Conservación Vial (FOVIAL), y el mejoramiento, rehabilitación y desarrollo recae en el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, y de Vivienda, y Desarrollo Urbano a través del Viceministerio de Obras Públicas.
- 4.2. En relación con el estado de condición de la Red Vial la información disponible es a diciembre 2007, con lo que se obtuvo que de los 3,132.98 Km. pavimentados, el 16.5% se encuentra en malas condiciones de transitabilidad, por lo que se requiere a corto plazo ejecutar trabajos de reconstrucción o rehabilitación total o parcial; el 18.4% se encuentran en condiciones regulares de transitabilidad, requiriendo mantenimiento periódico, como colocación de una sobre capa de concreto asfáltico de acuerdo al diseño final resultante, y el 65.1% se encuentra en buenas condiciones por lo que se debe realizar mantenimiento rutinario y conservación preventiva como bacheo superficial, sellos o micro carpetas.
- 4.3. Para los 3,086.91 Km. de vías no pavimentadas, y que por sus características tiende a tener un deterioro acelerado sobre todo por las acciones del clima, tránsito estacional entre otros, se tiene que para finales del año 2007 se obtuvo el 11.57% de condiciones malas a muy malas, requiriendo rehabilitaciones como balastados parciales o totales, conformación de superficie de rodadura, compactación y mantenimiento de los elementos de drenaje; el 22.82% se encontró en regular estado necesitando conformaciones de superficie de rodadura livianas y compactados, el 65.61% se encontraba en buenas condiciones de transitabilidad requiriendo solo mantenimiento rutinario.
- 4.4. Para el MOPTVDU reviste una gran importancia, el mejorar toda nuestra Red No Pavimentada, categorizada como Caminos Rurales y Caminos Terciarios, ya que se trata de aquellas rutas de conexión entre poblaciones y mercados locales o entre las poblaciones y la carretera más cercana de categoría superior, así como las vías que sirven directamente a las explotaciones agropecuarias. En tal sentido, las vías rurales atienden fundamentalmente la movilidad local y en especial, son el medio básico para el ingreso de los insumos y la

extracción de la producción de la respectiva zona de influencia, en conexión con las arterias viales principales de nuestra red vial pavimentada.

- 4.5. En función de la importancia de la red de caminos rurales y terciarios en la calidad de vida de la población rural, es prioritario que el MOPTVDU promueva el desarrollo y mantenimiento de tales caminos, lo cual coadyuvará a la integración física del territorio nacional, posibilitando el acceso de bienes o servicios a los pobladores de la zona de influencia y viabilizando el desarrollo de las actividades productivas en la misma; estimulando el crecimiento económico y el desarrollo social.
- 4.6. Con relación a lo establecido en el numeral 3 de este documento (Contexto), los alcances de esta operación van orientados a la realización de obras de infraestructuras en caminos rurales del país, además pretende contribuir al fortalecimiento institucional del MOPTVDU, y a la implementación de programas para el blindaje de la infraestructura vial.

## 5.- METODOLOGÍA DE SELECCIÓN DE LOS CAMINOS RURALES

- 5.1. Se prevé la elaboración de un análisis de impacto económico-social en la zona de influencia, mediante la elaboración de un Índice de Impacto y posteriormente, para los proyectos con mayor Índice, se verificará la rentabilidad económico-social, mediante un análisis que incluirá una metodología mixta, cuantificando beneficios por excedentes del productor (zona de influencia) y excedentes del consumidor (uso de la vía).
- 5.2. Desde el inicio de su administración, autoridades del MOPTVDU plantearon su compromiso con impulsar un enfoque más eficiente de inversión en la red vial rural, apuntando a objetivos de naturaleza económico-social priorizando el desarrollo económico, el incremento de oportunidades para la población de bajos recursos, teniendo como eje central la racionalización de las inversiones y el aumento de cobertura.
- 5.3. La conceptualización de "Caminos Progresivos" es la de mejorar puntualmente las condiciones físicas o geométricas a través de diversas acciones de intervención en los distintos componentes que forman el camino, mejorando, algunas veces, la condición de drenaje longitudinal o transversal, corrigiendo el alineamiento horizontal o vertical, incrementando la capacidad estructural del camino, mejorar los taludes en los puntos de mayor riesgo, homogenizando los anchos de la calzada o de los derechos de vía, dotar de hombros que sirvan al tránsito peatonal, mejorar la seguridad vehicular y peatonal, colocar señalización o mejorar la cubierta del camino, de tal forma que dicho camino sea seguro y transitable durante todo el año. En resumen, se pretende mejorar en etapas progresivas los distintos componentes del camino, de tal forma que en un periodo de 5 ó 6 años se pueda convertir un camino Rural en un camino Terciario. Durante la ejecución del programa de preferencia se utilizara la tecnología y materiales de la zona, especialmente el uso intensivo de la mano de obra local
- 5.4. De ahí que el enfoque de Caminos Rurales Progresivos, consiste en diferenciar distintos tipos de intervenciones que puedan aplicarse según las necesidades presentes de un camino y permitan su escalamiento cuando las condiciones de demanda (aumento de tránsito promedio diario anual) y disponibilidad de recursos lo permita. La aplicación de dicha modalidad requiere un análisis de cada una de las intervenciones a efecto de plantear para cada caso la solución técnica más racional posible.
- 5.5. El MOPTVDU ha conceptualizado al momento cinco tipos de posibles intervenciones:

- Tipo I - mejoramiento de drenajes menores
  - Tipo II - mejoramiento de drenajes menores, conformación y reposición de material rodante
  - Tipo III - mejoramiento de drenajes y puntos críticos
  - Tipo IV - mejoramiento de drenajes y construcción de superficie de rodadura con capas de protección;
  - Tipo V - mejoramiento de drenajes menores y mayores y construcción de superficie de rodadura.
- 5.6. En cualquiera de los casos, el tipo de intervención dependerá de la rentabilidad resultante de la evaluación y de la aplicación de un concepto de gradualidad de acuerdo a la atención de los aspectos más críticos que garanticen la transitabilidad permanente y el uso eficiente de los recursos.

## 6.- DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

### 6.1. Objetivo General

Mejorar las condiciones de la infraestructura vial rural, a fin de posibilitar el transporte permanente en dichas zonas dando prioridad a aquellas zonas que cuentan con potencial de desarrollo productivo con la finalidad de revertir las condiciones que inciden en la pobreza rural y en la baja actividad económica de dichas zonas. Así mismo se fortalecerá la gestión de la red vial rural en materia de seguridad vial y reducción de la vulnerabilidad al cambio climático.

### 6.2. Objetivos Específicos

- Fortalecer las capacidades institucionales del MOPTVDU para la gestión y diseño de Caminos Rurales.
- Contribuir a la mejora de la seguridad vial y a la reducción de la vulnerabilidad de caminos rurales frente al cambio climático.

### 6.3. Resultados Esperados

- Incrementada la capacidad técnica del Ministerio para el diseño de caminos seguros y adaptados al cambio climático.
- Las Unidades del MOPTVDU cuentan con equipo y software especializado, para realizar estudios que tengan en cuenta el cambio climático (adaptación y mitigación del mismo).
- Personal técnico capacitado en planificación y seguimiento, temas de ingeniería vial y evaluación de proyectos.
- Fortalecido el conocimiento del personal técnico sobre drenajes en áreas priorizadas por su vulnerabilidad ante el cambio climático
- Caminos rurales mejorados en sus condiciones de drenaje y superficie de rodadura.

#### 6.4. Actividades a ser financiadas por LAIF

##### **Componente 1: Programa Caminos Rurales para el Desarrollo**

**A.1. Nueva Unidad de Diseño:** La unidad de diseño estará conformada por diez especialistas en diferentes áreas como diseño geométrico, geología, geotecnia, tráfico, presupuesto, hidrología, estructuras, estructuras de pavimentos, topografía y señalización; los cuales serán coordinados por un ingeniero civil. Tendrá a su cargo el diseño de carpetas técnicas de caminos rurales.

**A.2 Fortalecimiento Institucional:** este financiamiento estará orientado a apoyar las capacidades técnicas y de gestión del MOPTVDU para los procesos vinculados a fortalecer al personal técnico del Ministerio en las áreas de proyectos.

**A.3 Programas de Adaptación al Cambio Climático:** Incluye la adquisición de equipos de tecnología adaptada para el análisis, evaluación y seguimiento de fenómenos naturales. Vehículos, equipos informáticos y mobiliarios para la unidad. Asimismo el desarrollo de las capacidades del personal técnico en gestión de drenajes, mediante un estudio de drenajes en un área priorizada por su vulnerabilidad ante el cambio climático, el cual constituirá una base para la generación de un catastro de los drenajes de aguas lluvias en los caminos rurales que son competencia del MOP y avanzar en la implementación de medidas para mitigar el efecto de los eventos hidro - meteorológicos en estos caminos.

**A.4 Programas de entrenamiento:** las necesidades para fortalecer las unidades técnicas a cargo del Programa, así como unidades corporativas de la institución con proyectos de conformidad con el Programa que requieren de capacitación de su personal.

**A.5 Equipo de software y hardware:** servidores, switches, restauración del Data Center y licencias profesionales.

##### **Componente 2: Programa de Conectividad Rural para la Zona Norte y Este**

**A.6 Caminos Rurales y Supervisión:** fondos para la rehabilitación de carreteras y mejora de caminos rurales, incluyendo las supervisiones de trabajo

**A.7 Seguridad Vial y Programas de Blindaje de Infraestructura:** la nueva visión del medio ambiente del MOPTVDU es construir programas de blindaje de infraestructura con adaptación al cambio climático y prevención de riesgos. Esto requiere programas con recursos humanos y tecnológicos, así como la coordinación interinstitucional.

## 7.- HIPÓTESIS, RIESGO Y FLEXIBILIDAD

### Existe sostenibilidad para el Programa de Caminos Rurales en El Salvador

El Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, cuenta con recursos del BID (el préstamo 2581/OC-ES por US\$ 15.000.000 y el préstamo 2369/OC-ES por US\$35.000.000). Además está en gestión con la AECID un préstamo de al menos US\$ 15.000.000 por medio del Fondo para la Promoción del Desarrollo (FONPRODE), para el mejoramiento progresivo de caminos rurales de El Salvador.

Se dispone de la capacidad administrativa y técnica de darle mantenimiento rutinario a los Caminos Rurales que serán intervenidos con este programa.

El Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, después de intervenir el camino y una vez finalizado el plazo de la garantía de buena obra del Programa, transfiere el Camino intervenido a FOVIAL, para que éste sea considerado dentro del mantenimiento rutinario y se pueda conservar el camino en buenas condiciones de transitabilidad.

## 8.- BENEFICIARIOS FINALES, LOCALIZACIÓN Y DURACIÓN DEL PROGRAMA

### 8.1. Beneficiarios Finales

La implementación del Programa de Caminos Rurales, facilitará la comunicación entre cabeceras municipales y poblados de la zona, incrementando la conectividad por la generación de circuitos que permitirán la movilización de la producción agropecuaria, ganadera, avícola o de economía familiar de la zona de influencia, reduciendo los costos y tiempos de transporte, así como facilitar el acceso a los centros escolares y de salud, mejorando la integración municipal.

### 8.2. Localización

En estas intervenciones rurales, se priorizaran los municipios de la zona Norte y Este del país (Departamentos de La Unión, San Miguel, Morazán, Usulután, Cabañas, Chalatenango y Santa Ana), y que estén incluidos en el Programa Comunidades Solidarias Rurales (Anexo 3: Municipios en CSR) que presenten mayores brechas de conectividad.

### 8.3. Duración del Programa

Será desde la recepción por parte del MOPTVDU de los fondos hasta el 31 de diciembre de 2015, de acuerdo con el Convenio de Delegación entre la UE y AECID. En dicho plazo se pretende terminar las acciones previstas en la realización de estudios, programas de entrenamiento, blindaje de la infraestructura y supervisión de las obras entre otros.

## 9.- ORGANIZACIÓN, PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES Y PRESUPUESTARIA

Para la ejecución del programa, el MOPTVDU constituirá un equipo de gestión de 2 personas, que dependerá de la Jefatura del Despacho Ministerial. Este equipo formulará y desarrollará los planes de ejecución globales y operativos necesarios para el cumplimiento de los objetivos previstos en el Programa Caminos Rurales, mediante la aplicación de criterios previamente establecidos que determinen su elegibilidad.

Para la realización de las obras se contratará externamente la ejecución y supervisión de las mismas. De igual forma se ejecutaran acciones correspondientes al Fortalecimiento Institucional del MOPTVDU derivadas de un diagnóstico de las áreas críticas de la institución, específicamente en mitigación de riesgos y adaptación al Cambio Climático.

En el Anexo 2 de la sección II de este Reglamento se ilustra de forma detallada el presupuesto asignado al Programa por componentes y categorías de inversión.

## 10.- APLICACIÓN DE LOS ENFOQUES TRANSVERSALES DEL IV PLAN DIRECTOR DE LA COOPERACIÓN ESPAÑOLA

### 10.1. Enfoque de Género en Desarrollo

Se pretende contribuir a superar la brecha de desigualdad e injusticia que padecen las mujeres involucradas en el Programa en sus relaciones de género.

La crisis económica tiene un impacto especialmente negativo en las mujeres, en términos de acceso efectivo a recursos y derechos fundamentales. Este programa contribuirá a mejorar su acceso a los servicios sociales básicos, y a su integración en el desarrollo económico local. Para ello se tendrá especial atención en la transversalización efectiva del enfoque de género en todas las fases y acciones del Programa.

### 10.2. La Sostenibilidad Medioambiental

La Sostenibilidad Medioambiental de las intervenciones en infraestructura vial, estará fundamentada en la Política Nacional de Medio ambiente de El Salvador, cuyo Objetivo General y Principios rectores definen lo siguiente:

- OG: Revertir la degradación ambiental, y reducir la vulnerabilidad frente al Cambio Climático.
- Principio según Ley de MA (art.2): El desarrollo económico y social debe ser compatible y equilibrado con el Medio Ambiente; tomando en consideración el interés social señalado en el Art. 117 de la Constitución.
- Restauración y conservación inclusiva de ecosistemas: supone acciones articuladas del Gobierno Central de El Salvador, especialmente del MOP, MARN y MAG para lograr, entre otros, el desarrollo sinérgico de la infraestructura física y la infraestructura natural.

Para todas las intervenciones rurales, con el objetivo de realizar los Programas bajo un enfoque integral sostenible, se considera la realización de acciones enfocadas a la protección del medio ambiente, para contribuir a la sostenibilidad medioambiental y a la gestión de riesgos. Dichas acciones serán detalladas en las carpetas de diseño de los proyectos.

### **10.3. Estrategia de la AECID en el país**

La Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, adscrita al Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, es el órgano de fomento, gestión y ejecución de la política española de Cooperación Internacional para el Desarrollo y un elemento esencial de la acción exterior del Gobierno.

La Cooperación Española tiene como finalidad última la contribución al desarrollo humano, la erradicación de la pobreza y el pleno ejercicio de los derechos. La agenda internacional de desarrollo (especialmente la Declaración del Milenio) y la de Acción Humanitaria, así como la posición española en los foros internacionales y los acuerdos derivados de las cumbres de Naciones Unidas ratificados por España son los principales referentes de la política de desarrollo internacional, que busca la eficacia y la calidad de la ayuda para afrontar los grandes retos y transformaciones a las que aspira a contribuir como política y sistema de cooperación.

A partir de este marco estratégico, España y El Salvador han firmado un Marco de Asociación que define los resultados de desarrollo a los que la Cooperación Española pretende contribuir entre el 2010 y el 2014 en El Salvador. El primero de estos resultados es "La reducción significativa y verificable de la pobreza, la desigualdad social y de género y la exclusión social". El Programa Caminos Rurales en El Salvador se enmarca dentro de esta área de desarrollo, dado que está enfocado a contribuir con El Salvador en el combate a la pobreza rural mediante intervenciones de mejora de caminos rurales, hecho que contribuirá a la reducción de la brecha en indicadores de acceso a servicios básicos entre el área urbana y rural en El Salvador, y al fomento del desarrollo económico en las áreas de intervención. Así, además de contribuir con el cumplimiento de los ODM, se fomenta el fortalecimiento de las capacidades de las instituciones públicas responsables del desarrollo de programas de apoyo al combate a la pobreza.

En el seno de este Marco de Asociación, AECID ha firmado un convenio de financiación con el Gobierno de El Salvador para 4 años por valor de 16.000.000 de euros vía apoyo programático al Programa de Comunidades Solidarias (PCS), que en la práctica, constituye la estrategia salvadoreña de lucha contra la pobreza. En este contexto, se trabajará buscando las máximas sinergias posibles entre el Programa Caminos Rurales y el Programa Comunidades Solidarias Rurales dada su evidente complementariedad. Con esto se pretende aumentar y mejorar el impacto de la Cooperación Española en la lucha contra la pobreza, y en el desarrollo rural salvadoreño.

## 11.- FACTORES DE CALIDAD Y SOSTENIBILIDAD DEL PROGRAMA

### 11.1. Participación de los beneficiarios y su apropiación de los beneficios del Programa

Este mecanismo contribuye a que las comunidades se encuentren al mando de su propio desarrollo.

Además se fomenta la descentralización y se crean condiciones para un manejo más democrático de los gobiernos municipales, dado que se facilitan buenas prácticas de manejo eficiente y transparente de los recursos públicos, y se fomenta la sostenibilidad en los programas. La participación directa de los beneficiarios, hombres y mujeres, se verá asegurada, por medio de la contratación de personal de obra local, que realicen las empresas seleccionadas para las obras de ejecución de los caminos rurales, bajo la coordinación de las autoridades locales con el objeto de promover la inserción socio-laboral de colectivos vulnerables y/o en riesgo de exclusión social en su territorio.

Se promoverá la contratación de mujeres en oficios no vinculados a roles tradicionales de género.

APÉNDICE: MATRIZ DE MARCO LÓGICO

LÓGICA DE INTERVENCIÓN		INDICADORES	FUENTES DE VERIFICACIÓN	HIPÓTESIS
<b>Objetivo General (OG)</b>  <b>FIN</b>	<p>Mejorar las condiciones de la infraestructura vial rural, a fin de posibilitar el transporte permanente en dichas zonas dando prioridad a aquellas zonas que cuentan con potencial de desarrollo productivo con la finalidad de revertir las condiciones que inciden en la pobreza rural y en la baja actividad económica de dichas zonas. Así mismo se fortalecerá la gestión de la red vial rural en materia de seguridad vial y reducción de la vulnerabilidad al cambio climático.</p>			
	<b>OE.1</b>  <b>Objetivos Específicos (OE)</b>  <b>PROPÓSITO</b>	<p>Fortalecer las capacidades institucionales del MOPTVDU para la gestión y diseño de Caminos Rurales.</p>	<p>Al menos 3 diseños de caminos rurales elaborados y diseñados tomando en cuenta la adaptación al cambio climático y seguridad vial.</p>	<p>Documentos de carpetas técnicas de proyectos de caminos rurales</p>

450,  
037  
42

LÓGICA DE INTERVENCIÓN		INDICADORES	FUENTES DE VERIFICACIÓN	HIPÓTESIS	
Resultados (R)	OE.2	Contribuir a la mejora de la seguridad vial y a la reducción de la vulnerabilidad de caminos rurales frente al cambio climático	Al menos 2 caminos rurales priorizados que han sido mejorados en sus condiciones de seguridad vial y reducida su vulnerabilidad al cambio climático.	Documentos de carpetas técnicas	Los caminos rurales priorizados, cumplen con los criterios de elegibilidad establecidos para el programa.  Fenómenos naturales extremos no interfieren en la ejecución de las obras.  Seguridad garantizada para la ejecución de la obra.
	R.1.1	Incrementada la capacidad técnica del Ministerio para el diseño de caminos seguros y adaptados al cambio climático.	Unidad de Diseño conformada con especialistas que apoyen el diseño de carpetas técnicas de caminos	Contratos de adquisición de equipo, asignación de equipo y software	Las unidades del MOPTVDU harán uso del equipo y software asignado, para estudios que tienen en cuenta el cambio climático.
	R.1.2	Unidades del MOPTVDU, cuentan con equipo y software especializado para realizar estudios que tengan en cuenta el cambio climático	Al menos 3 unidades dentro del MOPTVDU que han sido equipadas	Documentos de estudios  Observación in Situ.	Las unidades del MOPTVDU hacen uso del software y equipo para la elaboración de los estudios necesarios para el diseño de caminos.
	R.1.3	Personal técnico capacitado	Al menos 30 técnicos	Programa de	El personal capacitado

LÓGICA DE INTERVENCIÓN		INDICADORES	FUENTES DE VERIFICACIÓN	HIPÓTESIS
	en planificación y seguimiento, temas de ingeniería vial y evaluación de proyectos.	capacitados en temas de planificación, seguimiento, temas de ingeniería, etc. Capacitados aplicando conocimientos en su trabajo	capacitación Listados de asistencia	aplica sus conocimientos para la implementación del programa de Caminos Rurales.
<b>R.1.4</b>	Fortalecido el conocimiento del personal técnico sobre drenajes en áreas prioritizadas por su vulnerabilidad al Cambio Climático	Estudio Técnico de drenajes de un área prioritizada por su vulnerabilidad ante el cambio climático	Documento de estudio finalizado	La información del estudio constituye un insumo para la puesta en marcha de acciones de mejora de drenajes en áreas prioritizadas.
<b>R.2.1</b>	Caminos Rurales mejorados en sus condiciones de drenaje y superficie de rodadura	Al menos 2 obras de mejoramiento de drenajes y construcción de superficies de rodaduras realizadas	Carpetas técnicas	Las obras realizadas contribuyen a reducir la vulnerabilidad y a incrementar la seguridad vial de los caminos rurales. Se hace uso intensivo de mano de obra local y materiales de la zona.

LÓGICA DE INTERVENCIÓN		INDICADORES	RECURSOS	HIPOTESIS
Actividades (A)	R1.1 A.1	Contratación de personal del Equipo de Gestión	Participación de la Unidad de Planificación Vial, Unidad de Cooperación y la Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional	Los perfiles de las personas contratadas están de acuerdo a las necesidades de ejecución del Programa
	R.1.1 A.2	Contratación de personal de la Unidad de Diseño	Participación del Equipo de Gestión y Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional	Los perfiles de los especialistas están de acuerdo a los requerimientos de la nueva unidad de diseño
	R.1.2 A.1	Adquisición de mobiliario, software y equipo especializado	Participación del Equipo de Gestión y Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional	Los equipos y software son adecuados y adquiridos en el periodo correspondiente
	R.1.2 A.2	Restauración del Centro de Datos	Gerencia de Informática, Equipo de Gestión y Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional	
	R.1.2 A.3	Actualización y ordenamiento de los centros de distribución de cableado	Gerencia de Informática, Equipo de Gestión y Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional	
	R.1.3 A.1	Diseño del programa de capacitación	Personal del Equipo de Gestión, Unidad de Planificación Vial.	El programa ha considerado las necesidades técnicas de capacitación y la disponibilidad de tiempo

LÓGICA DE INTERVENCIÓN	INDICADORES	RECURSOS	HIPOTESIS
			del personal técnico al que está dirigido.
R.1.3 A.2	Desarrollo del programa de capacitación y entrenamiento	Personal del Equipo de Gestión, Unidad de Planificación Vial.	El personal cuenta con el tiempo disponible y la disposición
R.1.4 A.1	Elaboración de los términos de referencia para consultoría sobre el estudio técnico de los drenajes en el área metropolitana de El Salvador	Personal del Equipo de Gestión y Unidad de Adquisiciones y Contrataciones Institucional	Términos de referencia son elaborados tomando en cuenta el cambio climático
R.2.1 A.1	Desarrollo de proyectos de rehabilitación de caminos	Personal del Equipo de Gestión y Vice-ministerio de Obras Públicas.	Las intervenciones son acordes a las necesidades presentes en el camino

**ANEXO 1. Actividades de la Donación LAIF relacionadas a los préstamos del Programa de Caminos Rurales.**

<b>Costo Indicativo por Actividad</b>	<b>Euros</b>	<b>Préstamo Asociado a la Actividad</b>
Nueva Unidad de Diseño de Proyectos	750,000.00	BID 2369
<b>Programa de Desarrollo de Caminos Rurales</b>		
Fortalecimiento Institucional	500,000.00	BID 2369
Programas de Adaptación al Cambio Climático	600,000.00	BID 2369
Programas de Entrenamiento	100,000.00	BID 2369
Equipo de Software y Hardware	150,000.00	BID 2369
<b>Programa de Conectividad Rural para las Zonas Norte y Este</b>		
Componente I: Caminos rurales y supervisión, fondos para rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales, incluyendo supervisión de trabajos	600,000.00	FONPRODE
Componente II: Seguridad Vial y Programas de Blindaje y Cambio Climático	1300,000.00	BID 2581
<b>Inversión Total</b>	<b>4000,000.00</b>	

## ANEXO 2. VIABILIDADES PARA ELEGIBILIDAD DE PROYECTOS DEL PROGRAMA CAMINOS RURALES.

### Viabilidad Técnica

Solo se financiarán proyectos que sean viables en términos técnicos, los que cumplan las normativas técnicas vigentes en el país relacionada con accesibilidad e infraestructura vial, considerando además lo siguiente:

- La viabilidad técnica del proyecto debe estar sustentada en estudios de amenazas y de riesgos del terreno.
- Que no existan conflictos sociales o legales de uso respecto a derechos de servidumbre, para lo cual se deberá contar con una escritura pública.
- Incorporar las medidas de prevención, compensación, atenuación o mitigación para los impactos causados.

### Viabilidad Legal

- La Propiedad de los terrenos donde se desarrollarán las obras propuestas, deberá estar a favor del Estado o de las municipalidades, caso contrario deberá existir al menos una carta compromiso de compra/donación/comodato de los terrenos (que no tengan problemas legales, medio ambientales o sociales) y autorización de servidumbres.

### Viabilidad Ambiental

Los proyectos de caminos rurales deberán respetar consideraciones ambientales, escogiendo la tecnología más apropiada dependiendo de las características propias del lugar. Todas estas consideraciones deberán estar en concordancia con un Plan de ordenamiento territorial.

La viabilidad ambiental estará cimentada en la promoción de la sostenibilidad del medio ambiente como base fundamental, para lo cual se debe contar con:

- Los permisos otorgados por el MARN, de acuerdo a Ley de Medio Ambiente y sus reglamentos.
- Diseños que contemplen el enfoque de gestión de riesgos y adaptación al Cambio Climático.

**ANEXO 3. LISTADO DE LOS MUNICIPIOS DE ATENCIÓN DEL PROGRAMA COMUNIDADES  
SOLIDARIAS RURALES DE LOS DEPARTAMENTOS NORTE Y ESTE DEL PAIS**

#	CODIGO <sup>(1)</sup>	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	CALIFICACION
1	S1	MORAZAN	TOROLA	Pobreza Extrema Severa
2	S2	SAN MIGUEL	SAN ANTONIO	Pobreza Extrema Severa
4	S4	MORAZAN	GUATAJIAGUA	Pobreza Extrema Severa
6	S6	USULUTAN	NUEVA GRANADA	Pobreza Extrema Severa
7	S7	CHALATENANGO	SAN FERNANDO	Pobreza Extrema Severa
8	S8	CABAÑAS	JUTIAPA	Pobreza Extrema Severa
9	S9	MORAZAN	GUALOCOCTI	Pobreza Extrema Severa
10	S10	SAN MIGUEL	CAROLINA	Pobreza Extrema Severa
11	S11	MORAZAN	SAN ISIDRO	Pobreza Extrema Severa
12	S12	CABAÑAS	CINQUERA	Pobreza Extrema Severa
13	S13	CHALATENANGO	CANCASQUE	Pobreza Extrema Severa
14	S14	MORAZAN	JOATECA	Pobreza Extrema Severa
16	S16	CHALATENANGO	SAN ISIDRO LABRADOR	Pobreza Extrema Severa
17	S17	CHALATENANGO	SAN FRANCISCO MORAZAN	Pobreza Extrema Severa
18	S18	MORAZAN	SAN SIMON	Pobreza Extrema Severa
19	S19	SANTA ANA	MASAHUAT	Pobreza Extrema Severa
20	S20	CHALATENANGO	ARCATAO	Pobreza Extrema Severa
22	S22	CHALATENANGO	SAN ANTONIO RANCHOS	Pobreza Extrema Severa
24	S24	USULUTAN	SAN AGUSTIN	Pobreza Extrema Severa