

EL SALVADOR
PROGRAMA DE CONECTIVIDAD RURAL EN ZONAS NORTE Y ORIENTE
(ES-L1061)

PERFIL DE PROYECTO (PP)

I. DATOS BÁSICOS

Título del Proyecto:	Programa de Conectividad Rural en Zonas Norte y Oriente
Número del Proyecto:	ES-L1061
Equipo de Proyecto:	Alfonso Salazar (TSP/CES), Jefe de Equipo, Luís Uechi (INE/TSP), Alejandro Gómez (TSP/CDR), Sandra Iriarte (INE/TSP), Juan Carlos Pérez-Segnini (LEG/SGO), Mary Eloise Canfield (ENE/ESG), Santiago Castillo (PDP/CES), Mario Castaneda (PDP/CES), Ana Elsy Cabrera (CID/CES).
Prestatario:	República de El Salvador.
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU).
Plan de Financiamiento:	BID (CO): US\$ 15 millones
Salvaguardias:	Políticas identificadas: OP-704, B.01, B.02, B.03, B.05, B.06, B.07, B.14 y B.17. Categoría B.

II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 **La infraestructura vial.** La red vial nacional tiene una longitud de 6.414 km con una red pavimentada de 3.247 km. con razonables niveles de servicio y una red no pavimentada de 3.2476 km.¹, cuyo estado se vuelve crítico en la estación lluviosa, que genera problemas de transitabilidad que afecta a pequeños productores y a la población vulnerable que vive en la zona rural del país.²
- 2.2 **Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU).** Por intermedio del Vice Ministerio de Obras Públicas (VMOP), es la entidad responsable de planificar, rehabilitar, mejorar, y ampliar la red vial nacional, con recursos provenientes de préstamos con organismos multilaterales, donaciones y los respectivos aportes locales.
- 2.3 **Fondo de Conservación Vial (FOVIAL).** A principios de la década anterior, el Banco apoyó la formación y operación inicial del FOVIAL, que es una institución autónoma, creada por ley de la República, para garantizar el mantenimiento de la red vial nacional. Sus ingresos provienen de un cargo de \$0.20/galón de gasolina o diesel consumido por el parque vehicular motorizado. El mantenimiento periódico y rutinario se realiza a través de contratos con empresas privadas. El FOVIAL ha sido reconocido a nivel regional como una entidad modelo por la eficacia demostrada en su gestión. En los últimos años se le ha asignando paulatinamente mayor red bajo su

¹ Fuente MOPTVDU datos a 2009.

² EL MOPTVDU tiene identificados 66 proyectos en la zona rural por \$599.2 millones.

- responsabilidad y ha asumido compromisos financieros para rehabilitación de proyectos de caminos rurales, lo que afecta la frecuencia de sus intervenciones. Por ello, sus autoridades analizan diversos cursos de acción para obtener más recursos y optimizar los resultados del mantenimiento.
- 2.4 **Pobreza Rural.** “Las brechas de pobreza entre las áreas urbanas y las rurales persisten, y experimentan mayor desventaja los hogares rurales. La brecha entre la pobreza rural y la urbana es de 14 puntos porcentuales, un porcentaje mayor que el registrado en 1991. En el área rural 55 de cada 100 personas viven en condición de pobreza y en el área urbana 41 de cada 100 personas se encuentran en esta situación.”³
- 2.5 **Visión de Gobierno.** Tomando en consideración las apuestas estratégicas y las áreas prioritarias contenidas en el Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014, el Gobierno ha definido como objetivos prioritarios: 1) Revertir la tendencia del aumento de la pobreza registrada en los últimos años y ampliar la cobertura de los servicios sociales básicos tanto en las zonas rurales como en las urbanas, en especial para la población en condición de mayor vulnerabilidad, y sobre todo para las mujeres y 2) Aumentar de manera sostenida la producción nacional para el consumo interno, para la exportación y la sustitución eficiente de importaciones y disminuir la dependencia del país de las importaciones de alimentos y de productos agroalimentarios. La mejora de los caminos rurales forma parte de los esfuerzos por incrementar la infraestructura que apoya la competitividad y el bienestar social.
- 2.6 **El Problema.** En El Salvador, aún cuando es un país pequeño, la conectividad y el bajo nivel de desarrollo de la infraestructura rural son factores muy importantes en la persistencia de la pobreza, la cual es resultado de múltiples factores, pero los problemas de conectividad generan aislamiento, dificultan el desarrollo productivo y afectan las condiciones de vida de la población. El estado de red vial rural se vuelve crítico en los seis meses de estación lluviosa de cada año, lo cual reduce la transitabilidad que afecta el desarrollo de actividades productivas o el acceso a servicios sociales básicos e incrementa los costos de transporte y tiempos de viaje.⁴ Lo anterior se ve agudizado por la variación de los patrones de lluvia y la vulnerabilidad del país a los efectos del cambio climático.⁵
- 2.7 **Justificación del proyecto.** La Estrategia de País con El Salvador 2010-2014 (GN-2575), se enfoca en seis áreas principales, una de las cuales es el sector transporte, en cuya matriz de resultados se persigue como objetivo estratégico mejorar la calidad y gestión de la red vial rural. En dicho contexto, el 1 de septiembre de 2010, el

³ Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014, Gobierno de El Salvador,

⁴ Referencias de interés respecto de la incidencia de los caminos rurales en el desarrollo económico y social: (i) IDBDOCS #1902727 Rural Access Index: A Key Development Indicator, WB 2006; (ii) IDBDOCS #1902728 Rural Infrastructure and Agricultural Development, 2006; (iii) IDBDOCS #1902729 Access to markets and the benefits of rural roads, 2000; (iv) IDBDOCS #1902731 When do rural roads benefit the poor and how?, ADB 2006; (v) IDBDOCS #1902734 Choosing Rural Road Investments to Help Reduce Poverty, WB 2002.

⁵ El Servicio Nacional de Estudios Territoriales (SNET) cuenta con registros documentados del cambio en los patrones de lluvia, los cuales han sido modificados en los últimos años; primero en sus intensidades (grandes concentraciones en poco tiempo) y segundo, en su mayor cantidad de precipitación. Históricamente el promedio de lluvia anual es de 1800 mm, a finales de junio 2010, con apenas dos meses de lluvia, ya se había acumulado 1000 mm.

Directorio del Banco aprobó la operación 2369/OC-ES por US\$ 35 millones, con la cual se sientan las bases para una nueva forma de inversión en caminos rurales. La presente es la segunda operación para avanzar en dicho objetivo. Ambas operaciones se complementan porque apuntan al mismo propósito y constituyen un marco coherente para inversiones futuras en infraestructura vial rural.

- 2.8 **Objetivo.** El objetivo central del Proyecto es contribuir a mejorar la conectividad rural, en las Zonas Norte y Oriente del país, dando prioridad a aquellas zonas rurales que cuenten con potencial de desarrollo productivo..
- 2.9 Asimismo, el Proyecto busca fortalecer y mejorar la capacidad de gestión vial del MOPTVDU en temas de seguridad vial y en la gestión de reducción de la vulnerabilidad de la red vial rural ante el cambio climático.
- 2.10 **Componentes y Costos.** Para lograr el objetivo anterior, el Proyecto ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: (i) **Componente I: Infraestructura Vial**, con una asignación de US\$ 13,5 millones (90%) para la rehabilitación y/o mejora de caminos rurales, en una longitud que, en esta instancia, se estima en un orden de 30 km dependiendo del tipo de intervención, incluye la supervisión de dichas obras; y (ii) **Componente II: Seguridad Vial y Reducción de Vulnerabilidad ante el Cambio Climático**, con una asignación de US\$0,450 millones (30%) para financiar acciones de fortalecimiento de las capacidades técnicas y de gestión del MOPTVDU en dichas áreas y la adquisición de equipamiento que contribuya al incremento de funciones técnicas en el contexto de esta operación. Un estimado de US\$ 1,05 millones (7%) se destinaría para gastos de administración, auditorías, imprevistos y otros. El monto del financiamiento es de US\$15 millones de fondos de capital ordinario del Banco. Se trabaja en forma conjunta con el gobierno para gestionar US\$ 15 millones adicionales de cofinanciamiento.⁶
- 2.11 **Modalidad.** El Proyecto se ha concebido bajo la modalidad de programa de obras múltiples; en este sentido, se desarrollará: (i) una muestra de proyectos de mejora de caminos rurales, la cual se presentará en el POD, a la que se le aplicarán los criterios técnico-económicos y socio-ambientales de selección que ya han sido acordados con el Gobierno de El Salvador en el marco de la operación 2369/OC-ES, (ii) la inclusión de un conjunto adicional de proyectos de mejora de caminos rurales que serán definidos posteriormente por el MOPTVDU, aplicando los mismos criterios anteriormente referidos.
- 2.12 **Tipología de las obras previstas.** Las obras de rehabilitación y/o mejora de caminos rurales que se incluirán en el Proyecto, respetarán los siguientes principios: (i) se aplicarán a caminos existentes en uso normal, ubicados fuera de áreas sensibles desde el punto de vista ambiental y social, sitios arqueológicos o comunidades indígenas; (ii) no se realizarán cambios de traza, salvo eventuales mejoras puntuales que fueran necesarias por razones de seguridad vial; (iii) se realizarán mejoras en el perfil del camino, homogeneizando el ancho de plataforma a valores estándar en

⁶ Se está en un diálogo avanzado con AECID para concretar un cofinanciamiento de aproximadamente US \$15 millones. Los avances se reportarán en el POD.

función del volumen de tránsito; (iv) se efectuará la limpieza y, en caso de corresponder, se construirán drenajes longitudinal (cunetas) y transversal (tuberías de alivio); (v) se instalará señalización básica para la seguridad vial y se incluirán obras para la limitación de velocidad en caso de curvas cerradas; (vi) se incluirán cruces peatonales en zonas pobladas. En todo caso, el tipo de intervención dependerá de la rentabilidad resultante de la evaluación y de la aplicación de un concepto de gradualidad progresiva de acuerdo a la atención de los aspectos más críticos que garanticen la transitabilidad permanente.⁷

- 2.13 **Criterios de selección de los proyectos a incorporar en la Operación.** Se aplicarán criterios técnico-económicos que permitan lograr: (i) focalización geográficas en las zonas rural, preferentemente en el norte y oriente del país; (ii) un impacto positivo en el desarrollo económico de la zona de influencia respectiva (rentabilidad en términos económico-sociales); (iii) un impacto positivo en la promoción de actividades económicas desconcentradas; (iv) una mejora en la conectividad regional para sustentar una mejor integración territorial del país y facilitar la competitividad. Los criterios a aplicar son similares a los utilizados en la ya aprobada operación 2369/OC-ES Caminos Rurales para el Desarrollo.⁸
- 2.14 **Resultados esperados.** Los principales resultados esperados son: (i) mejoramiento de la transitabilidad de los corredores viales seleccionados; (ii) reducción de tiempos y costos de viajes en las rutas intervenidas, (iii) estímulo de la inversión productiva en la zona de influencia de los proyectos.

III. ASPECTOS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 En materia de vialidad rural, el Directorio del Banco aprobó en abril de 2001 el préstamo 1314/OC-ES para el Programa Multi Fase de Caminos Sostenibles en Áreas Rurales Fase I (ES0129). Dicha operación permitió alcanzar los objetivos planteados y ha dejado lecciones aprendidas para esta nueva etapa de inversión. En efecto, 12 profesionales en diseño han sido incrementados por el MOPTVDU, la operación 2369/OC-ES incorpora a tres profesionales (ingeniería, finanzas y contrataciones) con dedicación exclusiva a las operaciones del Banco, en ES-L1061 se analiza la incorporación de auditorías técnicas como medida de apoyo para una adecuada ejecución.
- 3.2 El MOPTVDU cuenta con experiencia en la administración del ciclo de proyectos viales, tanto en el ámbito de carreteras de la red pavimentada como de caminos en la red no pavimentada, derivada de la ejecución de proyectos financiados por el Banco como por otras agencias de cooperación internacional.

⁷ El gobierno aspira a sentar las bases para una estrategia de inversión en caminos rurales denominada Caminos Progresivos, lo cual puede llevar a hacer distintos tipos de intervención para un mismo proyecto (por ejemplo, construir la infraestructura básica, muros o taludes, drenaje, y el tipo de superficie de rodadura que proteja la base y que sea necesaria para garantizar la transitabilidad permanente del mismo.

⁸ “Programa de Caminos Rurales para el Desarrollo (ES-L1045) - Criterios de Selección de Proyectos de Mejora de la Infraestructura Vial Rural” IDBDOCS #2271150.

IV. SALVAGUARDIAS Y ESTRATEGIA AMBIENTAL

- 4.1 **Salvaguardias.** Como en el caso de la operación 2369/OC-ES, los tramos a intervenir corresponden a caminos no pavimentados ya existentes que serán mejorados o rehabilitados, no se consideran aperturas de nuevos caminos ni aumento de las capacidades viales. No se prevén cambios de trazados, por lo que se puede estimar que las obras no generarán impactos ambientales negativos significativos debido a que los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, bastante tradicionales desde el punto de vista de ingeniería y se ejecutarán dentro del derecho de vía existente, por lo que no se prevén afectaciones de predios que requieran reasentar residentes ni intervenciones ambiental o socialmente sensibles (ver Anexo III Estrategia Ambiental y Social). El proyecto se ha clasificado como Categoría B de conformidad con la Política OP-703. Durante la preparación de la operación, se contratará a un consultor internacional para la elaboración del Informe de Gestión Ambiental y Social del Proyecto (IGAS).
- 4.2 La responsabilidad de la gestión ambiental del Ministerio, tanto en su fase de planificación como durante la ejecución de las obras, es de la Gerencia de Gestión Ambiental (GGA) del Vice Ministerio de Obras Públicas, la cual vela de forma regular por la aplicación del marco legal contenido en la Ley del Medio Ambiente y coordina con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales y tiene ya experiencia con el enfoque ambiental y social del Banco.
- 4.3 La GGA cuenta con personal profesional calificado y con una amplia experiencia en el seguimiento de la gestión ambiental en proyectos de caminos rurales como en proyectos viales de mayor envergadura.

V. ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 5.1 El Proyecto, tendrá como Organismo Ejecutor al MOPTVDU, a través de sus unidades administrativas, para los aspectos financieros, contrataciones y control interno y las unidades técnicas del Vice Ministerio de Obras Públicas para lo referente a la ingeniería y ejecución de las obras. . En materia de adquisiciones, se aplicarán las políticas establecidas en las GN-2349-7 y GN-2350-7 del Banco. Como resultado de la evaluación de la capacidad fiduciaria se definirán acciones de fortalecimiento para la ejecución del proyecto que incluya el uso de los documentos estándar de licitación y consultoría del Banco. En el POD se listarán los procesos de adquisiciones relevantes y se definirán los umbrales de contratación de acuerdo a los riesgos asociados previamente identificados.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 6.1 El Anexo V detalla cronograma de preparación y establece los hitos para el alcance de las fechas. Se trabaja con la contraparte para que la operación sea presentada a Directorio el 20 julio de 2011. Para la preparación de la operación se estima un aproximado de US\$ 56,338 de recursos administrativos para consultorías y misiones.

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the PP (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to ESR.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORTATION-RURAL ROADS
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Salazar Galeano, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
	Project Title	Conectividad Rural en zonas Norte y Oriente
	Project Number	ES-L1061
	Safeguard Screening Assessor(s)	Salazar Galeano, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
	Assessment Date	2011-02-21
Additional Comments	The team's Safeguard Specialist is Candfield, Mary Eloise (eloise@iadb.org)	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Activities to be financed in the project area are located within a geographical area or sector exposed to natural hazards (Type 1 Disaster Risk Scenario).	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Disclosure of Information Policy– OP-102
	The operation is in compliance with environmental laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral	(B.02)	

	Environmental Agreements).	
	The operation (including associated facilities) will be screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
	An Environmental Assessment is required.	(B.05)
	Consultations with affected parties will be performed and considerations of their views will be taken into account.	(B.06)
	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
	The operation is a repeat or second phase loan.	(B.14)
	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified
	Recommended Action:	<p>Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.</p> <p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704).</p> <p>A more limited and specific Disaster Risk Assessment</p>

		(DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.
	Additional Comments:	

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Salazar Galeano, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2011-02-21

SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the PP (or equivalent) and sent to ESR.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORTATION-RURAL ROADS
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Country	EL SALVADOR
	Project Status	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Salazar Galeano, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
	Project Title	Conectividad Rural en zonas Norte y Oriente
	Project Number	ES-L1061
	Safeguard Screening Assessor(s)	Salazar Galeano, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
	Assessment Date	2011-02-21
	Additional Comments	The team's Safeguard Specialist is Candfield, Mary Eloise (eloise@iadb.org)

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: C	Override Rating: B	Override Justification: Reduce: further assessment confirms less impacts/lower risk
	Conditions/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> • Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). • The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. 	

		<ul style="list-style-type: none"> • These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.
--	--	---

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
---	---------------------------------	----------------------------

DISASTER SUMMARY	Details	Actions
	<p>The Project should include the necessary measures to reduce disaster risk to acceptable levels as determined by the Bank on the basis of generally accepted standards and practices. Alternative prevention and mitigation measures that decrease vulnerability must be analyzed and included in project design and implementation as applicable. These measures should include safety and contingency planning to protect human health and economic assets. Expert opinion and adherence to international standards should be sought, where reasonably necessary.</p>	<p>A more limited and specific Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.</p>

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Salazar Galeano, Alfonso (ASALAZAR@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2011-02-21

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 En la condición sin proyecto, el mal estado de las vías rurales afecta de manera significativa la calidad de vida de las comunidades tanto porque les limita su conectividad para actividades productivas o de generación de ingresos y de acceso a servicios sociales básicos como porque sufren directamente las consecuencias de dicha situación.
- 1.2 La operación genera beneficios derivados de facilitar la integración de comunidades pobres, la accesibilidad a mejores oportunidades y la generación de un entorno más favorable para una mejor calidad de vida.
- 1.3 El Banco ha acumulado experiencia en la región en la implementación de operaciones con características similares, constatando la generación de resultados positivos en la reducción de tiempos de viaje, aumento de la conectividad, reducción de costos de operación vehicular, incremento en los servicios de transporte, entre otros beneficios.
- 1.4 En términos de gestión ambiental, el Ministerio cuenta con la capacidad técnica demostrada para manejar el ciclo de proyectos tanto de caminos rurales como de obras de mayor complejidad. En efecto, el Banco ha verificado con anterioridad avances importantes al transformarse la Unidad Ambiental en la Gerencia de Gestión Ambiental (GGA) del Viceministerio de Obras Públicas, y fortalecerse con un equipo de profesionales con estudios ambientales y especialidades en biología, agronomía y ciencias sociales que participa activamente desde la formulación de idea de proyecto, pasando por el diseño, ejecución y recepción de las obras.
- 1.5 La GGA participa en todo el ciclo de proyectos y ha desarrollado la descripción de perfiles de puestos, guías sobre los procedimientos para obtener los permisos ambientales para proyectos viales, para el seguimiento ambiental de los proyectos en ejecución y términos de referencia para la realización de estudios de impacto social. Asimismo, ha elaborado las especificaciones técnicas para caminos rurales aplicables en todas las obras de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales en el país. Cuenta con el manual, formulario y guía de procedimientos que se utilizan en el proceso de gestión de los permisos ambientales que debe emitir el MARN para la ejecución de las obras viales.
- 1.6 Los proyectos a ser considerados en esta operación cumplirán con los requerimientos ambientales y salvaguardias del Banco, tomándose las respectivas medidas en materia ambiental, salud y seguridad, social y aspectos laborales.

II. EL PROGRAMA Y SU ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 2.1 Los proyectos a ser incluidos son vías existentes que requieren mejoras en su perfil, superficie de rodamiento, ancho de la plataforma a valores estándares de acuerdo al volumen de tráfico, construcción de drenajes y señalización básica. Las obras a

- ejecutarse son de limitada magnitud y se realizarán en el derecho de vía existente. salvo casos excepcionales pueden hacerse ajustes geométricos por razones de seguridad vial.
- 2.2 El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano a través del Vice Ministerio de Obras Públicas y de su Gerencia de Gestión Ambiental efectúa todas las gestiones necesarias a fin de que cada uno de los proyectos de inversión cuente con los permisos ambientales y resoluciones necesarias en apego a la LEY DEL MEDIO AMBIENTE (LMA de mayo de 1998), creándose en la misma el Sistema Nacional de Gestión del Medio Ambiente y el Sistema de Evaluación Ambiental, que regula los planes y programas de la administración pública, de tal manera que estos deben ser evaluados en sus efectos ambientales. La LMA establece que para el inicio y operación de las actividades, obras o proyectos estos deberán contar con un permiso ambiental que obliga al titular de la actividad, obra o proyecto a realizar todas las acciones de prevención, atenuación o compensación, establecidos en el Programa de Manejo Ambiental del Estudio de Impacto Ambiental, el cual será aprobado como condición para el otorgamiento del Permiso Ambiental.
- 2.3 Las salvaguardias ambientales y sociales propuestas para proyectos de inversión están enmarcadas bajo los lineamientos y permisos establecidos por el MARN, como también los controles y seguimiento que este Ministerio implementa, tal como se indica:
- En primer término, el documento denominado “Categorización de actividades, obras o proyectos”, determina si es o no necesario realizar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Para lo cual se elabora para todos los proyectos al inicio del ciclo de los mismos, un Perfil Ambiental, en el cual se identifican los potenciales impactos ambientales directos e indirectos de los proyectos; esta información es luego incorporada en el Formulario Ambiental que se remite al Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN) acompañando la solicitud de Permiso Ambiental que se envía al MARN. Luego de la evaluación de los formularios y de una inspección de campo que realizan en forma conjunta técnicos ambientales del Vice Ministerio de Obras Públicas y el MARN, este último determina sobre la base de los criterios establecidos en el documento.
 - El MARN emite una resolución de no requerimiento de estudio de impacto ambiental (EIA) cuando un proyecto no produce impactos ambientales significativos, dicha resolución establece condiciones ambientales de carácter obligatorio de medidas específicas de mitigación y control de ciertos potenciales impactos que se consideran necesarias. En este caso, estas medidas se incorporan al diseño de los proyectos y por lo tanto a los presupuestos de los mismos y su cumplimiento se verifica por medio de la Gerencia de Gestión Ambiental del Viceministerio de Obras Públicas.
 - Cuando, por sus impactos, el proyecto necesita un EIA, el MARN proporciona los Términos de Referencia para elaborar dicho estudio. Una vez desarrollado el estudio se remite al MARN para su análisis y aprobación, se somete a consulta pública, se presenta la fianza de cumplimiento ambiental que garantizará el

cumplimiento del Programa de Manejo Ambiental, y una vez finalizado con éxito el proceso, el MARN emite el Permiso Ambiental.

- Cabe destacar, que aquellos proyectos cuyos impactos ambientales potenciales a ser generados se clasifiquen como de bajo impacto, el documento de “Categorización de actividades, obras o proyectos” establece, que no requieren la presentación de documentación ambiental al MARN. De acuerdo a lo anterior, el MARN ha establecido en el documento mencionado, que el mejoramiento de caminos rurales en superficies de rodaje, que no incluya apertura, ampliación, ni modificación en el trazo, no requieren la presentación de formulario ambiental. A pesar de lo anterior, el Viceministerio de Obras Públicas, incorpora medidas ambientales de carácter general para estos proyectos.

- 2.4 Los impactos ambientales potenciales que regularmente son identificados en proyectos de mejoramiento y/o rehabilitación de caminos rurales se dan durante la fase de construcción y concentran en la tala de vegetación presente en los derechos de vía, incremento de la erosión debido a los movimientos de tierra originados por las diferentes actividades constructivas, efectos en los nacimientos de agua presentes en los laterales del camino, contaminación del aire por la generación de polvo por las diferentes actividades constructivas, alteración de los drenajes naturales, y algunos efectos sociales sobre todo por el bloqueo de los accesos a sus propiedades durante los procesos constructivos y muchas veces luego de finalizados los proyectos, la vulnerabilidad del transeúnte debido a la carencia de infraestructura peatonal y señalización vial pertinente, entre otros impactos de igual o menor magnitud.
- 2.5 En todo caso, los impactos potenciales son fácilmente identificables, de menor a moderada magnitud, con una duración definida, espacialmente restringidos, fácilmente evitables, controlables con prácticas ampliamente disponibles, técnicamente simples y con un balance costo-efectividad favorable. Las medidas de mitigación de los impactos ambientales potenciales como los citados en el párrafo anterior, son identificadas e incorporadas en los diseños y presupuestos de ejecución de los proyectos de manera que forman parte de la responsabilidad de los contratistas. La supervisión de obra es encargada de velar permanentemente por el cumplimiento de las medidas de protección ambiental y la Gerencia de Gestión Ambiental realiza inspecciones semanales para verificar ese cumplimiento. Contratistas y Supervisoras tienen la responsabilidad de incorporar personal especializado en el tema ambiental para un mejor y adecuado seguimiento de los programas de manejo ambiental y a presentar informes mensuales del cumplimiento de los mismos.
- 2.6 La GGA se involucra en la preparación de los proyectos viales, desde sus etapas más tempranas, interactuando con las otras áreas técnicas del Ministerio para obtener la información necesaria para la preparación de los perfiles ambientales, en los que se incluyen las características físicas y bióticas del área del proyecto, la información socioeconómica de esa área, las características de los elementos principales de las obras a efectuar, y sus posibles impactos ambientales y sociales. Esta información se resume en los formularios ambientales que se remiten al MARN para su evaluación, determinación de la necesidad de realizar un EIA o formulación de

- recomendaciones específicas sobre las medidas de mitigación de impactos que deben incluirse en el proyecto.
- 2.7 LA GGA supervisa la ejecución de la EIA y verifica que sus recomendaciones y las del MARN sean incorporadas en los diseños y los correspondientes presupuestos. Durante la ejecución de las obras, el personal de la GGA realiza inspecciones periódicas, a fin de comprobar que se estén cumpliendo las especificaciones técnicas ambientales y poniendo en prácticas las medidas de mitigación de impactos ambientales y sociales. Con los resultados de las inspecciones se realizan los informes de seguimiento y al término de la obra y antes de la recepción de estas se efectúa una revisión final. Finalmente, la GGA se encarga de la evaluación del impacto social de los proyectos a ejecutarse, el seguimiento de las medidas de mitigación social, así como de la medición de algunos indicadores que permitirán establecer el impacto social de los proyectos y su contribución al desarrollo.
- 2.8 Durante la preparación de la operación ES-L1061, al igual que se hizo para la ya aprobada por Directorio del Banco 2369/OC-ES Caminos Rurales para el Desarrollo (ES-L1045) se contratará a un consultor ambientalista con experiencia internacional para la elaboración del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS). El propósito de esta consultoría es la de realizar los análisis, evaluaciones y propuestas para la adecuada aplicación de las políticas y salvaguardias ambientales y sociales. En el IGAS se presentará el marco legal e institucional, resumen de las principales políticas del Banco que se aplican, se analizará una muestra de proyectos de caminos rurales desde la perspectiva ambiental y social, sus criterios de elegibilidad, sus requerimientos para el diseño, construcción y supervisión, los procedimientos de divulgación y consulta, asimismo se propondrá mecanismos para el fortalecimiento y capacitación para la implementación del Programa. El consultor trabajará en estrecha coordinación con el equipo de proyecto y con especialistas ambientales de la entidad ejecutora.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Aspecto	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Estudio previo para identificación de cartera de proyectos	Se realizó consultoría Apoyo Técnico en la Identificación de Proyectos de Infraestructura en El Salvador	Completado al 15/07/2009	IDBDOCS-#35001749-Identificación de Proyectos Infraestructura - Sector Vial IDBDOCS-#35001752-Identificación Proyectos Infraestructura - Banco Proyectos
Elaboración de notas técnicas de apoyo para la preparación de la operación 2369/OC-ES, las cuales son aplicables para la presente operación.	Un consultor internacional ha elaborado las notas: 1) Criterios de Selección de Proyectos de mejora de la Infraestructura Vial y 2) Evaluación de Proyectos para la Muestra de Caminos Rurales, Programa de Caminos Rurales para el Desarrollo (ES-L1045)	Completado 23/11/2009	IDBDOCS-#2271150-ES-L1045 - Criterios de Selección de Proyectos IDBDOCS-#2271151-ES-L1045 - Evaluación de Proyectos de la Muestra
Análisis técnico del proyecto y su viabilidad económica.	Equipo de Proyecto, con apoyo de consultor y personal técnico del ente ejecutor realizan análisis de muestra de proyectos.	16/05/2011	
Preparación de Informe de Gestión Ambiental y Social	Consultor internacional prepara el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)	16/05/2011	
Análisis institucional/de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad institucional	Misión de Orientación revisará con autoridades del MOPTVDU la eventual necesidad de mejorar la capacidad de ejecución	20/05/2011	

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL