



INFORME DE LABORES
1 DE JUNIO 2010-31 DE MAYO DE 2011

UNA OBRA DE PAÍS



Ministerio de Obras Públicas,
Transporte, Vivienda y
Desarrollo Urbano







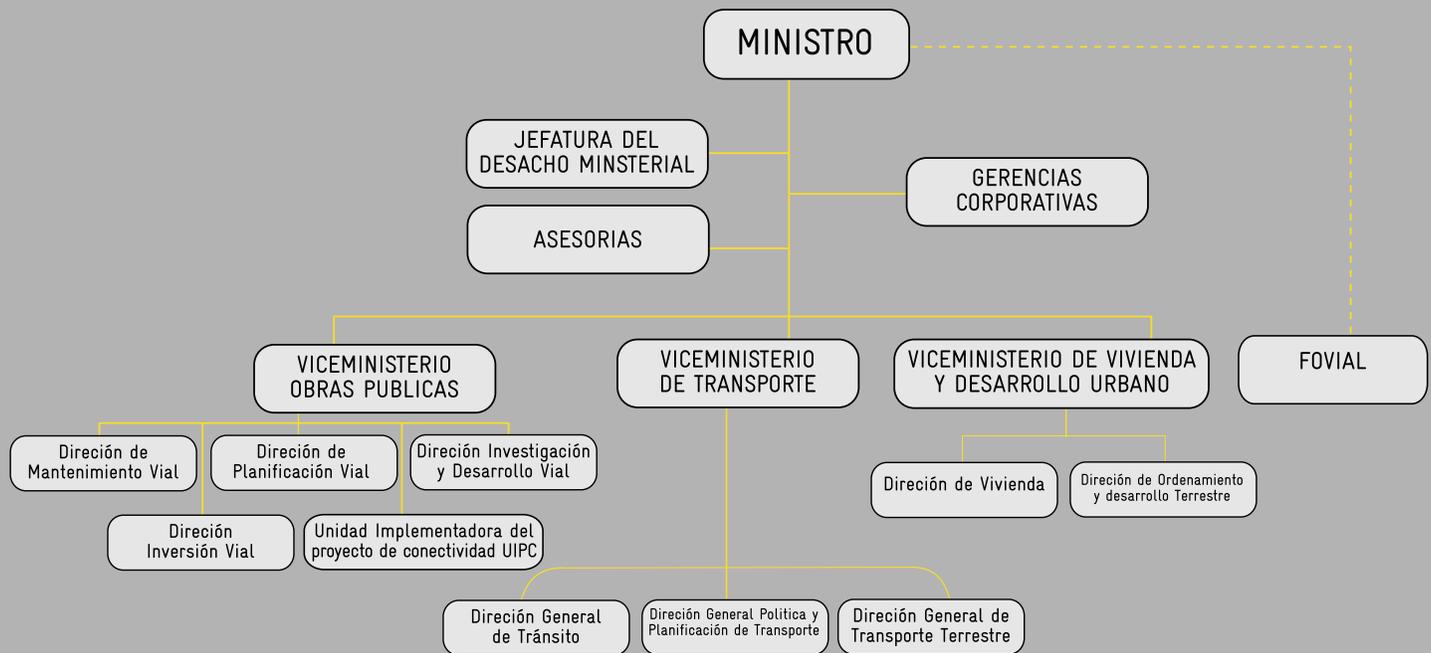
INFORME DE LABORES
1 DE JUNIO 2010-31 DE MAYO DE 2011

UNA OBRA DE PAÍS



ORGANIGRAMA

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS TRANSPORTE Y DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO



Misión

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

Visión

Institución rectora y líder del ordenamiento y desarrollo territorial, centrada en el desarrollo 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 del MOP

Valores subyacentes en la Constitución de la República:

1. Igualdad
2. Equidad
3. Inclusión
4. Seguridad Humana
5. Solidaridad
6. Justicia
7. Integridad
8. Unidad de país
9. Integración regional
10. Sustentabilidad ambiental

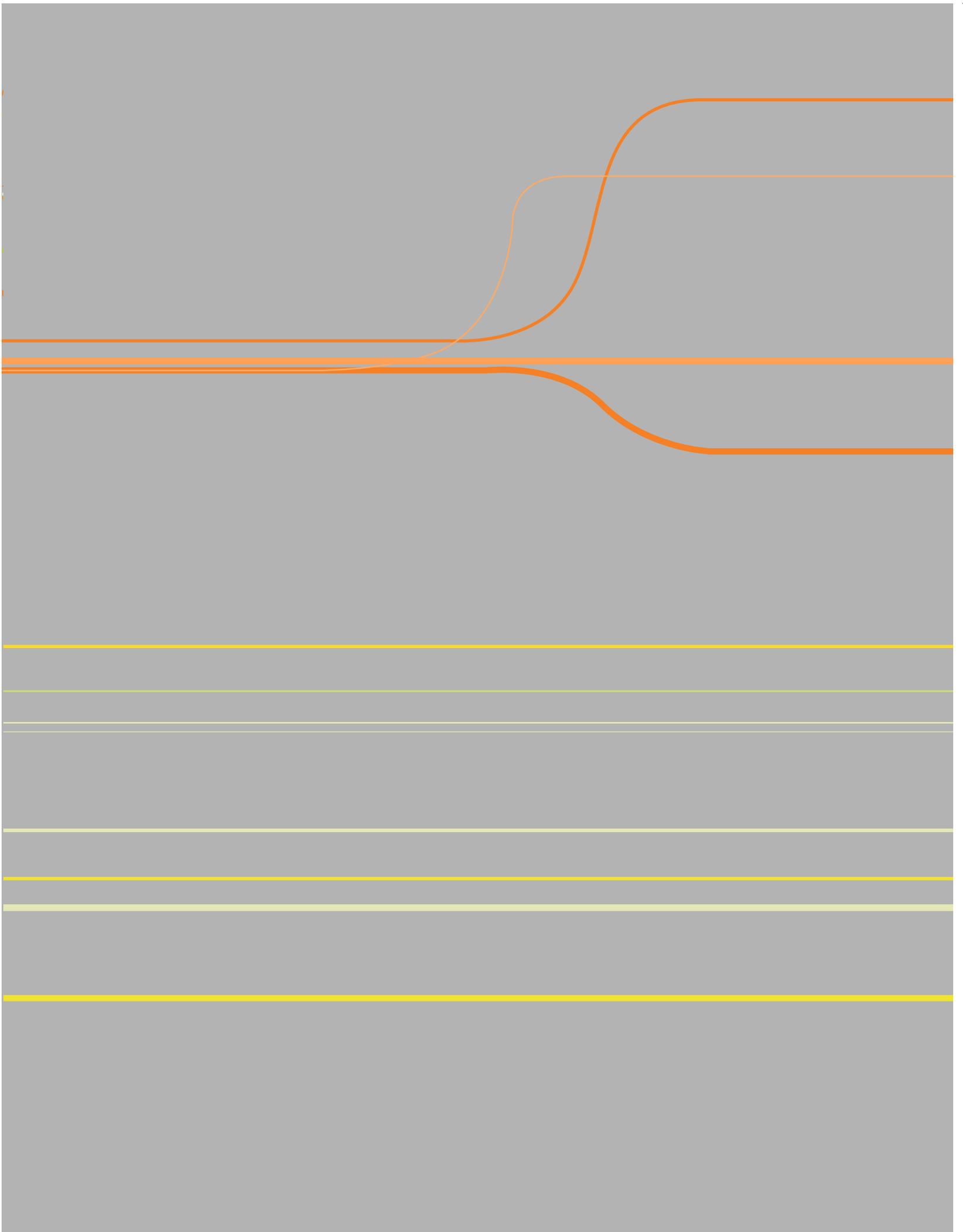
Principios del MOP

El trabajo del Ministerio se fundamenta en los siguientes principios:

1. Servicio centrado en la gente
2. Compromiso de país
3. Responsabilidad
4. Eficacia y eficiencia
5. Protección de la vida
6. Previsión
7. Sostenibilidad
8. Humanización de las relaciones laborales
9. Legalidad
10. Competitividad
11. Honradez
12. Participación
13. Transparencia
14. Integración y trabajo en equipo
15. Probidad

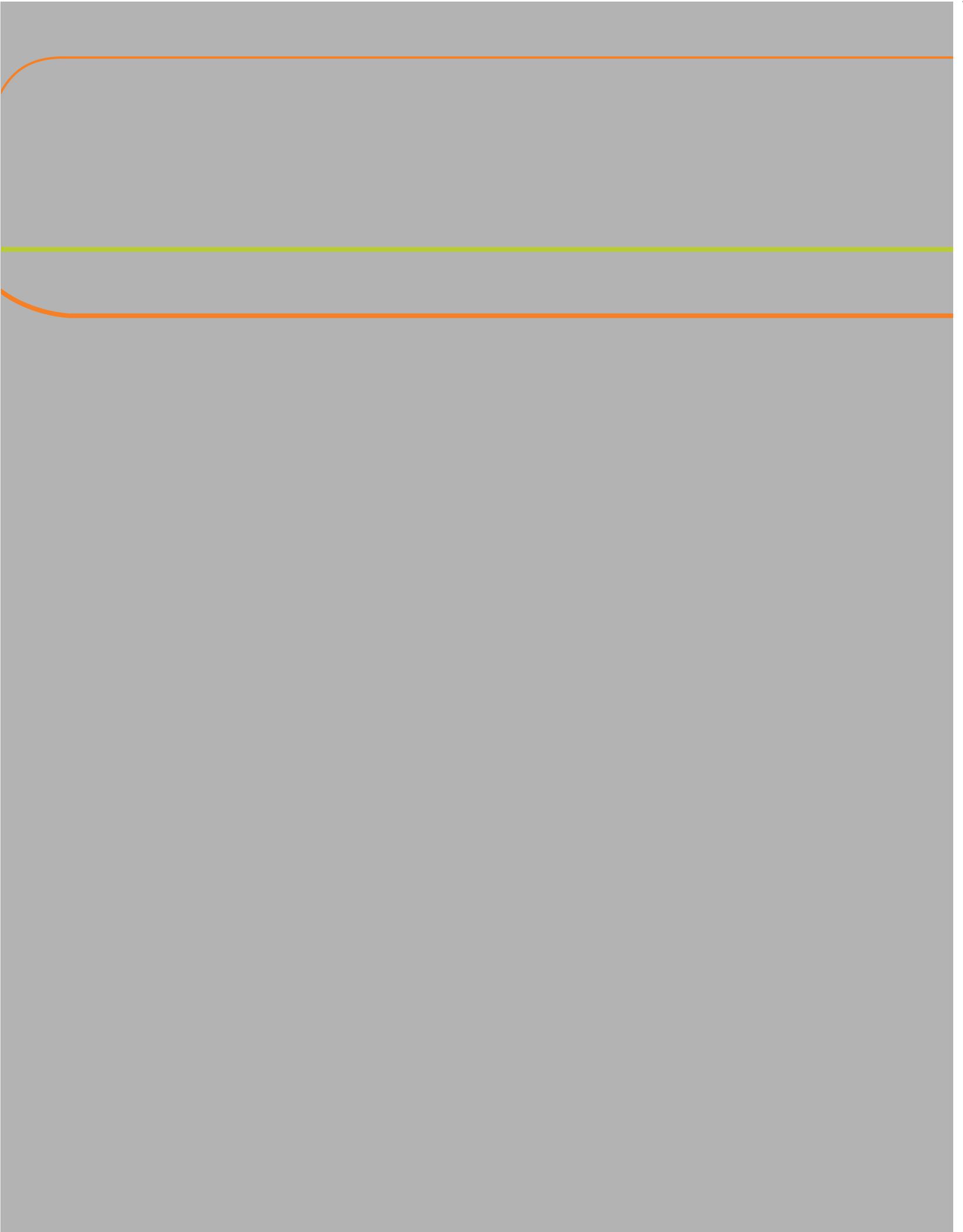
Objetivos Estratégicos 2011 al 2024

1. Desarrollar al país en los ámbitos de la infraestructura, el transporte, la vivienda y el desarrollo urbano ejerciendo efectiva, eficiente y articuladamente el rol normativo y gestor del Ministerio de Obras Públicas.
2. Alcanzar altos y sostenidos niveles de inversión generadores de empleo, en armonía con la naturaleza, atendiendo a las fortalecer las necesidades estratégicas del desarrollo, soportadas en sólidas capacidades institucionales, macro integradoras de las potencialidades de país y comerciantes de la inversión internacional.
3. Desarrollar y consolidar un modelo organizacional y de gestión orientado a resultados de calidad en función del bienestar de la población, impulsado por un liderazgo democrático, una gerencia altamente efectiva, el trabajo en equipo y la capacidad para gestionar el conocimiento, el talento humano y la innovación.



CONTENIDO

- Carta a la Asamblea Legislativa 9
- Resumen Ejecutivo 10
- Marco Estratégico 23
- Viceministerio de Obras Públicas: construyendo para la vida y el desarrollo 26
- Fovial: Vías que abren oportunidades 42
- Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano: Construyendo Habitat 46
- VMT: Moviendo el país hacia el progreso 56
- Gestión Estratégica del Riesgo 62
- Cooperación Internacional 68
- Hacia un modelo de gestión institucional 76
- Desafíos hacia el futuro. Horizonte 2024 86
- Anexo 88



CARTA A LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

San Salvador, 21 de julio de 2011

Honorables Secretarios de la Asamblea Legislativa

Con mucho respeto y satisfacción me dirijo a ustedes, con el objetivo de dar cumplimiento a la obligación establecida en el Artículo 168 numeral 6 de la Constitución de la República, para rendir el Informe de Labores del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de junio de 2010 y 31 de mayo de 2011, luego del proceso de rendición de cuentas desarrollado ante la ciudadanía y las comunidades para quienes trabajamos.

Al cumplir este mandato constitucional, hago propicia la oportunidad para desear a la Asamblea Legislativa los mayores éxitos en el cumplimiento de sus atribuciones y presentar a ustedes las muestras de mi más alta consideración.

DIOS UNIÓN LIBERTAD



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

RESUMEN EJECUTIVO



EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS,
GERSON MARTÍNEZ. APASTEPEQUE, SAN VICENTE

El Ministerio de Obras Públicas diseñó y puso en ejecución una estrategia general de mitigación, protección y adaptación de la infraestructura social y productiva en relación al cambio climático, que permite enfrentar responsablemente el mapa multiamenazas que convirtió a El Salvador en el país más vulnerable del mundo. Permite enfrentar los impactos, las tareas de la rehabilitación, reconstrucción y la construcción de nueva infraestructura para el desarrollo. Esta estrategia, aun en su despegue, es una contribución para que el país pueda contar con una política de Estado que le lleve a superar sus niveles de vulnerabilidad.



Durante el periodo de junio de 2010 a mayo de 2011, objeto del presente Informe de Labores, el Gobierno de la República, por medio del Ministerio de Obras Públicas (MOP), priorizó la preparación y ejecución de proyectos de inversión relacionados con la reparación y construcción de la infraestructura pública, orientados a proteger vidas, comunidades y bienes de la población, así como a garantizar el tránsito de las personas, la movilidad económica y aportar a la competitividad y al desarrollo del país.

Enmarcado dentro de los proyectos del Gobierno de la República se inició la ejecución de una inversión neta MOP-FOVIAL de \$76,9 millones orientada hacia la construcción de nueva infraestructura y la rehabilitación de la existente. Al incluir la inversión en mantenimiento rutinario de las vías prioritarias nacionales, esta asciende a un monto de \$126.4 millones, lo que significó más inversión, más empleo, más obra pública y el fortalecimiento del sector de la industria de la construcción. Estos valores incluyen \$1.6 millones en nueva inversión, resultado de una nueva política de reorientar fondos destinados al gasto corriente hacia inversión de nuevas obras de infraestructura. Simultáneamente, el MOP preparó la pre inversión de 49 nuevos proyectos, que representarán \$73.2 millones adicionales, que serán contratados este mismo año, y estarán enfocados principalmente a proteger la vida de la población en quebradas, ríos, laderas y a la recuperación y blindaje de la red vial frente al impacto climático.

El invierno 2009 cerró en noviembre con una enorme destrucción provocada por la tormenta IDA, fenómeno que concentró toda la atención del Ministerio. El invierno 2010 entró con fuerza destructora y estuvo caracterizado por recurrentes depresiones tropicales y fenómenos hidrometeorológicos extremos, como las tormentas Agatha, Alex, Matthew y Nicole. Su impacto agravó las secuelas dejadas por el invierno 2009, profundizando el desastre o provocando nuevas afectaciones a la infraestructura del país y a la vida de la población. En aquella situación el MOP se volcó entero a trabajar para proteger la vida de la población en quebradas, ríos, laderas, y a levantar la red vial del país.

A pesar de la recurrencia de estos fenómenos extremos, y luego que El Salvador fuera confirmado por el organismo de Naciones Unidas especializado en desastres como el país más vulnerable del mundo; y no obstante que Germanwatch reconoció a El Salvador como el primero en el índice de riesgo climático en el mundo, el *Reporte de Competitividad Global 2010-2011* del Foro Económico Mundial, en lo que se refiere a calidad de carreteras (pág. 202), sitúa a **El Salvador como la nación con la segunda mejor red vial de América Latina**, sólo después de Chile

Este resultado fue alcanzado gracias al esfuerzo sacrificado de nuestros trabajadores y a una renovada y fortalecida relación público-privada, ciudadana y comunitaria, basada en los intereses del país, en la ética y en la transparencia. El desafío sin embargo, aún sigue siendo grande

GESTIÓN ESTRATÉGICA DEL RIESGO Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

El Ministerio de Obras Públicas diseñó y puso en ejecución una estrategia general de mitigación, protección y adaptación de la infraestructura social y productiva en relación al cambio climático, la cual permite enfrentar responsablemente el mapa multiamenazas, que convirtió a El Salvador en el país más vulnerable del mundo. Permite, además de enfrentar los impactos, ejecutar tareas de rehabilitación y reconstrucción aunada a la construcción de nueva infraestructura para el desarrollo. Esta estrategia, aún en despegue, es una contribución para que el país pueda contar con una política de Estado que le lleve a superar sus niveles de vulnerabilidad.

En ese empuje, El Salvador es el escenario de una experiencia piloto en la región, que se materializó dentro del MOP con el proceso de creación de la Dirección de Adaptación al Cambio Climático y Gestión Estratégica del Riesgo (DACGER), primera en su género en América Latina (ORGANIGRAMA 5).

OBRAS PARA PROTEGER VIDAS

En este periodo, el MOP avanzó de las obras puramente de mitigación y de contingencia a la construcción intensiva de obras preventivas y de protección de carácter definitivo. Por primera vez en nuestra historia, se comienza a enfrentar el problema de las cárcavas y laderas inestables bajo un plan maestro a escala a nivel nacional. En el proceso de levantamiento del mapa microzonificado de riesgos que está siendo construido por el MOP, con alguna contribución de cooperación internacional, se han inspeccionado 442 cárcavas en el territorio nacional, de las cuales más de un centenar constituía un grave riesgo a comunidades y a la vida.

En poco más de un año, el Ministerio finalizó obras de protección en 114 cárcavas, protegiendo a la población y a las carreteras del país, a fin de salvar vidas y garantizar la movilidad de la economía y de las personas. Esto constituye una cifra sin paralelo en la historia del país. En la actualidad el ministerio trabaja en otros 167 sectores susceptibles a deslizamientos, y a fin de año estarán construidas obras estructurales y de mitigación en 311 cárcavas (CUADRO 5), esto significa más obras que las realizadas en los últimos treinta años.

Entre las obras más importantes ya finalizadas para salvar vidas, bienes y colonias están dos gigantescos trabajos en el Reparto Las Cañas (\$1,8 millones), dos más a la entrada de San Salvador en Altos de Boulevard (\$1,3 millones), y un conjunto de obras de infraestructura con las que se han eliminando 27 cárcavas, que inician el proceso de blindaje a la Carretera Panorámica (\$1,6 millones), que quedó parcialmente perdida luego de la tormenta IDA.

Asimismo, a finales de agosto, se estará concluyendo la infraestructura de protección a la ciudad de San Vicente en el río Acahuapa, con una inversión de \$1,6 millones. Obra que es necesaria a su vez para la construcción de los puentes definitivos de concreto para el acceso a la ciudad.

Como protección a las personas, poblaciones y cultivos, se realizaron operaciones de dragado en 30 ríos, incluyendo la reconformación y la ampliación de la capacidad hidráulica de La Quebradona, que devastó la Ciudad de Verapaz. De igual manera, se montó un dispositivo de construcción de bordas, dragado y limpieza durante toda la temporada seca, como también durante los períodos de huracanes y tormentas. Esto, como una de las principales líneas para reducir el riesgo hacia la población y para llevar tranquilidad a los pobladores del Arenal Montserrat, en la emblemática colonia Málaga. En este último sector ya está en marcha la construcción de obras definitivas, con una inversión inicial de \$1,7 millones, que contribuye además, a generar empleo.

Todas estas operaciones incluyeron la reubicación de 171 familias en riesgo, que fueron apoyadas con transporte, alquiler de viviendas, asistencia humana y ayuda financiera para la adquisición de sus nuevas viviendas.

A pesar de todo, el país tiene que avanzar en el desarrollo de sistemas y estrategias de manejo sostenible de cuencas, a través de planes maestros que involucren a la Secretaría para asuntos de vulnerabilidad, el Ministerio del medio ambiente, los gobiernos municipales, las comunidades y por supuesto el MOP como brazo ejecutor de las obras más complejas.

GARANTIZANDO LA MOVILIDAD VIAL DEL PAÍS

El presente gobierno recibió una mora de 859 kilómetros de carreteras que vencieron su vida útil en los años anteriores. En tales condiciones, el país registró el recurrente impacto de las lluvias y los huracanes.

Pese a las limitaciones y dificultades, en un corto tiempo se aseguró el tránsito y la conectividad; se le dio mantenimiento a 536,42 kilómetros de vías nacionales a través de la Dirección de Mantenimiento Vial; mientras FOVIAL realizó sus trabajos de mantenimiento en 3350 kilómetros de la red vial pavimentada y 3194 kilómetros para la red vial no pavimentada, impactados naturalmente. El alcance y rendimiento de esta dependencia estuvieron condicionados por la crisis de insostenibilidad financiera en que cayera FOVIAL desde el año 2008, la cual se ha visto agravada por el pago del servicio de la deuda de \$92.00 millones al Banco Centroamericano de Desarrollo (BCIE), el cual representa sólo para el año 2011 una erogación de casi \$11 millones de dólares.

No obstante de su grave situación financiera, el FOVIAL reinició el mantenimiento periódico, o rehabilitación de carreteras, invirtiendo un total de \$17.8 millones de dólares, a efectos de desacelerar la mora vial.

La intervención MOP-FOVIAL para dar Mantenimiento a 7080.42 kilómetros representó una inversión financiera consolidada de \$68.9 millones de dólares.

Este año fueron construidos 77 kilómetros de nuevas carreteras, con una inversión de \$66,4 millones, entre las que destacan: la carretera Bolívar-San José La Fuente, en el departamento de La Unión (5,8 km-\$2,9 millones); la carretera Ilobasco-Presa Cinco de Noviembre, en el departamento de Cabañas (15,5 km-\$11,2 millones); el tramo de la carretera al Puerto de La Libertad, departamento de La Libertad (7,6 km-\$22,4 millones); la carretera Nueva Esparta-Polorós, en el

departamento de La Unión (5,8 km-\$4,2 millones); la carretera cantón La Canoa-Corral de Mulás, en el departamento de Usulután (31,6 km-18,8 millones); la carretera Santiago de La Frontera-San Antonio Pajonal, en el departamento de San Ana (11,67 km-\$6,0 millones), y otras.

Además, el MOP está construyendo otras nuevas carreteras como la de Tejutepeque-Jutiapa, en el departamento de Cabañas (7,8 km); la carretera Hato de Los Reyes, en el departamento de La Paz (8,5 km); la carretera Chapeltique-Sesori, en el departamento de San Miguel (15,5 km) y la carretera Arcatao-Chalatenango (23,7 km), totalizando 55,51 kilómetros adicionales, y una inversión de \$23,7 millones.

Todo lo anterior representa una intervención consolidada MOP-FOVIAL de 3 960,4 kilómetros, entre construcción, rehabilitación y bacheo, y una inversión financiera consolidada, en ejecución, de \$126,3 millones de dólares.

ESTRATEGIA DE REHABILITACION DE CARRETERAS

Este año arrancó un dinámico proceso de rehabilitación de 85 kilómetros de vías estratégicas en las zonas central, norte y paracentral, que formaban parte de la mora vial recibida. Adicionalmente, se están rehabilitando 50 kilómetros en la zona históricamente más abandonada: el oriente del país. Lo que totaliza trabajos en ejecución de 135 kilómetros, con una nueva inversión de \$14,9 millones. Entre estas intervenciones destacan: rescate de la 75 avenida norte (4,2 km-\$2,5 millones), rescate de la Calle Montserrat (1,5 km), rescate del bulevar Venezuela (2,4 km), rescate de la 49 avenida sur, bulevar Los Próceros (2,5 km), avenida Jerusalén (2,6 km), carretera litoral del Aeropuerto Comalapa a Zacatecoluca (25,3 km-\$1,8 millones) y la estratégica carretera Troncal del Norte.



RESCATE DE LA 75AV. AVENIDA NORTE, SAN SALVADOR

En el oriente del país, los trabajos se realizan en: calle Moncagua-Chapeltique, Ruta Militar Litoral-Tamarindo, desvío Algodón-Ruta Militar, y Ruta Militar-Sociedad. También están por comenzar nuevos trabajos de rehabilitación y construcción de nuevas carreteras en la zona.

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE PUENTES

Obras Públicas está realizando la operación más intensiva y grande de la historia, en cuanto a construcción, reparación de puentes y obras de paso se refiere. Esta incluye, además de pequeñas obras de paso, el emplazamiento de 29 puentes de acero y la construcción y reparación de cuatro importantes puentes de concreto. De estos, entre el mes de junio de 2010 y mayo de 2011, el MOP realizó la instalación de catorce (14) puentes modulares en estructuras de concreto que han permitido asegurar la conectividad vial. Entre estas obras están: puente sobre río Huiza, cantón Melara; puente sobre río Acahuapa, entrada a San Vicente; puente San José Luna, entrada a Las Hojas; puente San Antonio, en San Diego, La Libertad; puente Las Lajas, entrada a Guadalupe; puente La Quesera, en San Vicente; puente Machacala, San Sebastián/San Lorenzo; puente Tepechapa, Tenancingo; puente La Quebradona, Verapaz-Jerusalén; puente Quebrada Seca, Verapaz-Jerusalén; puente Quezalapa, Tenancingo-Suchitoto; puente Tres Ceibas, Apopa; puente Ciudad Dolores-San Idefonso, aún en construcción.

Actualmente, está finalizando la etapa de pre inversión para la construcción, instalación y reparación de otros 21 puentes y obras de paso, con una inversión de \$17 640 454, 70. Entre estos se encuentran: la construcción del puente San Isidro, sobre el Río Lempa, que permitirá la edificación de un eje estratégico paralelo a la Troncal del Norte, que unirá los tres valles productivos de Nueva Concepción; el distrito de riego de Aticooyo y Zapotitán; reparaciones mayores a los puentes Tule y Colima, ubicados sobre la Carretera Troncal del Norte, así como al puente en la frontera de Anguiatú (todos ya en proceso de contratación); y otras obras civiles para la colocación de 16 nuevos puentes de acero sobre sólidas estructuras de concreto.

A través de sinergias interinstitucionales, FOVIAL ha reparado los dos puentes Jiboa, uno sobre la carretera antigua a Zacatecoluca (\$300 000) y el otro sobre la carretera del litoral pacífico (\$300 000); Chilama, en el departamento de La Libertad (\$ 450 000); Callejones, en el departamento de San Vicente (\$ 500 000), y Los Mangos, en el departamento de Usulután (\$107 000).

SISTEMA DE GESTIÓN DE PUENTES

Paralelamente, y como respuesta institucional al compromiso adquirido con las necesidades del país y con la Corporación del Milenio, se creó y se mantiene operando con información actualizada el Sistema de Administración de Puentes de El Salvador, que permite mantener un seguimiento y monitoreo permanente sobre el estado de toda la red nacional de puentes. A la fecha de este Informe, el sistema ha sido alimentado con el diseño de 116 puentes que requieren diferentes tipos de intervenciones para su reparación, cuyos diseños ya han sido preparados, y están listos para ser ejecutados en el momento en que el país disponga de los recursos financieros.

MOP: FUENTE DE EMPLEO

Desde el inicio de esta administración existió un marcado interés por generar acciones que ayuden a enfrentar los problemas económicos y sociales nacionales a través de programas incluyentes, tal como lo establece el Plan Quinquenal, que busca contribuir al despliegue de una estrategia nacional de desarrollo de mediano y largo plazo.



REPARACIÓN DE CALLES EN BARRIOS Y COLONIAS DE SAN SALVADOR

En este sentido, el Ministerio tiene el propósito concentrado de ejecutar obras en beneficio de la población, y a la vez aportar al crecimiento económico y social del país a través de la generación de empleo. Desde junio de 2010 hasta mayo de 2011 se han generado más de 5 mil empleos directos y se ha contribuido a mantener más de 25 mil empleos indirectos, los cuales no solo son puestos de trabajo dignos sino que aportan al desarrollo del país.

NUEVA GESTIÓN DE APOYO A MUNICIPALIDADES Y A COMUNIDADES

El MOP asume a la persona humana como principio y fin de la administración pública y de las decisiones de gobierno. Bajo

ese principio desarrolla mecanismos que permitan sostener una interacción y comunicación fluida con la sociedad, con el propósito de coadyuvar al desarrollo local, sin importar bandera política.

En esa directriz, se ha fortalecido una relación entre el MOP y los gobiernos municipales, organizaciones comunitarias y otros actores locales, con el fin de que la obra pública mejore la calidad de vida de la población. El apoyo a las comunidades y municipalidades no es más un elemento accesorio, ni partidizado, sino un lineamiento estratégico sostenido, para que sobre la base de las posibilidades presupuestarias, podamos apoyar el desarrollo local y subregional y construir soluciones con base en la relación MOP-Gobiernos Locales. Al mismo tiempo se abre espacio a la participación ciudadana con el fin de atender, planificar y dar respuesta de una manera eficaz y eficiente a sus demandas, en materia de obra pública, especialmente relacionadas con la protección de la vida frente al riesgo.

Esto ha permitido brindar una respuesta cada día más efectiva a la demanda social acumulada durante décadas, y que está relacionada con la vulnerabilidad y la calidad de vida. De esta manera, en el período comprendido entre junio de 2010 y mayo de 2011, no sólo se han beneficiado a 85 comunidades con proyectos integrales y microrrealizaciones, como trabajos sobre hundimientos y obras de protección de menor envergadura, pavimentación de colonias completas, recarpeteos, bacheo profundo, señalización vial, especialmente en el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) sino que también se ha realizado lo siguiente:

1. Instalación de Mesas Técnicas interinstitucionales y ciudadanas.
2. 735 asambleas informativas y resolutivas.
3. Celebración de 750 audiencias directas con los titulares.
4. 1470 visitas de campo técnico-sociales conjuntas.
5. Recepción de 6125 audiencias telefónicas en el centro abierto de llamadas, para dar respuesta directa a los vecinos de calles y comunidades.
6. 2205 actividades de atención ciudadana personalizada y en el territorio.
7. Rendición de Cuentas como estilo permanente, de entrega de informes de inspecciones, ejecución presupuestaria y avances de proyectos.
8. 11 encuentros ciudadanos.
9. (14) Participación y seguimiento a los encuentros de los 14 Gabinetes departamentales.

CAMBIO: DEL GASTO CORRIENTE A LA INVERSIÓN

Adicionalmente, se han realizado convenios con diversas municipalidades del interior del país. El monto de inversión es de \$1 579 628,00. Entre los proyectos emblemáticos que se realizaron están las construcciones de calles pavimentadas en colonia Santa Carlota, Quinta Figueroa, colonia Hermosa Provincia, calle Turrialba en la colonia Costa Rica, calles en la colonia Los Pocitos en San Salvador, calle principal en la colonia San Pedro de Mejicanos, residencial Las Arboledas, colonia La Fortuna, colonia San Carlos, construcción de 43 avenida sur, construcción de calles aledañas al Hospital San Rafael de Santa Tecla y muchas otras obras de infraestructura local.

POLÍTICA DE ÉTICA, TRANSPARENCIA Y ANTICORRUPCIÓN

Como parte de la Política de Transparencia del Gobierno de la República, el MOP se ha sometido al Observatorio Ciudadano de la Obra Pública de Transparencia Internacional, en un proceso de prevención y erradicación de corrupción y reducción progresiva de la opacidad instalada.

CERO PÉRDIDAS FINANCIERAS.

Prevención es la nueva política dentro del Ministerio de Obras Públicas. Es aplicada en distintos campos, especialmente en la gestión de riesgos ambientales; pero también se utiliza para ir superando el mapa de riesgos institucionales encontrado en el MOP.

La consistente política de prevención de juicios y conflictos y de desactivación de la red de juicios encontrados -que ya habían dejado una secuela de pérdidas financieras para nuestros contribuyentes, para el estado y también para el sector construcción- ha arrojado resultados en estos dos años: CERO PÉRDIDAS FINANCIERAS.

Este es el resultado no solamente de la ética, la transparencia y la buena fe con la que trabaja el Ministerio de Obras Públicas. Si bien todo ello es importante, no es suficiente. Dicho resultado se explica principalmente como consecuencia de la aplicación de la primera fase de la reforma administrativa y técnica, del apego al principio de legalidad y del proceso de construcción de una nueva y correcta relación con el sector privado.

Nuestra rendición de cuentas en este campo inicia con el paso de una situación en la que el MOP acumulaba sentencias condenatorias por 29 millones de dólares a un periodo de dos años de cero pérdidas financieras.

Sin embargo, el mapa de riesgos institucionales aún no ha sido superado plenamente y requiere de una profundización en la reingeniería del Ministerio de Obras Públicas.

A ello debe añadirse un hecho inédito sucedido este año. Por primera vez se logró revertir una sentencia en firme de un laudo arbitral que venía de varios años atrás, cuya resolución condenaba al MOP. Con la reversión de la sentencia, la actual administración ahorró a los contribuyentes un pago de \$5.6 millones.

GESTIÓN PARA UN HÁBITAT SEGURO Y SOSTENIBLE HACIA EL DESARROLLO

El derecho a la vivienda digna, y a las condiciones que aseguren el acceso a ella, constituye un elemento fundamental en la Política Social del Gobierno de la República. El Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU), **entidad rectora, normativa del sector y gestora de programas dirigidos a los segmentos poblacionales de bajos ingresos económicos**, ha redoblado su esfuerzo, de forma estructural, en la estrategia integral de atención a la problemática habitacional del país.

En respuesta a la necesidad de proveer de vivienda digna a los sectores más vulnerables del país, hemos integrado esfuerzos hacia la construcción de viviendas de interés social. Dinamizamos la economía a través de socios público-privados, y así continuamos dando solución estructural al déficit habitacional. En conjunto se construyen 7,999 viviendas de interés social, que benefician a 71 991 personas, con una inversión de \$182,48 millones, con recursos provenientes de todo el sector vivienda, que incluye los emprendimientos del Gobierno Central, FONAVIPO, el Fondo Social para la Vivienda (FSV) y el sector privado.



VIVIENDAS CONSTRUIDAS EN APASTEPEQUE, SAN VICENTE

La intervención en infraestructura social básica es un componente importante dentro de los programas que impulsa el VMVDU. Para el presente año están en proceso

de calificación para mejorar sus condiciones de hábitat 1 800 familias, dentro del Programa Piso-Techo, lo que en total representa beneficios para 7560 personas. Así también se ha gestionado un financiamiento por \$12,1 millones (todavía en proceso de aprobación), con lo que se espera intervenir en una primera etapa en más de 15 municipios de Cabañas, Chalatenango, Sonsonate, San Vicente y La Paz, lo que mejorará las condiciones de habitabilidad en estos departamentos.

Con el objetivo de crear mejores condiciones habitacionales, acceso y disponibilidad de servicios básicos de las familias residentes en asentamientos urbanos de mayor precariedad, se está trabajando a través del programa Mejoramiento Integral de Asentamiento Precarios Urbanos (MIAPU), el cual avanza en la elaboración de 13 carpetas técnicas (diseño de las soluciones, selección de terrenos, adquisición de los mismos, pre inversión) para intervenir en una primera etapa en los 25 municipios en extrema pobreza, con una gestión de financiamiento que avanza con seguridad por un monto aproximado de \$49 millones.

Luego de los estragos causados por la tormenta IDA, el VMVDU ha asumido la necesidad de enfocarse en una política de atención a situaciones de emergencia. Con la creación de la Unidad de Reconstrucción, el Viceministerio busca atender a los afectados por los eventos climatológicos. En este marco se ha atendido a 673 familias con viviendas temporales, mientras se construyen las viviendas definitivas. A la fecha se encuentran en ejecución 8 proyectos para construir un total de 1184 viviendas permanentes y se han inspeccionado 219 terrenos, de los cuales se cuenta en este momento con 12 para el desarrollo de los proyectos.

CONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE: UNA NUEVA POLÍTICA DE VIVIENDA

Considerando que el espacio territorial de nuestro país es limitado y conscientes de la vulnerabilidad que limita la ejecución de las arquitecturas tradicionales, el VMVDU trabaja en el planteamiento de diversas iniciativas innovadoras, entre ellas, la construcción en altura. Dentro de esta modalidad el sector de vivienda, bajo la rectoría del Viceministerio, estima desarrollar un proyecto habitacional de 8 edificios de 4 niveles cada uno para beneficiar a 128 familias que viven en condiciones de riesgo estructural. En este mes de junio se iniciará la formulación de la carpeta técnica del proyecto en el municipio de Mejicanos, donde se construirán obras de mitigación y urbanización necesarias para construir un condominio que cumpla con las condiciones de funcionabilidad, habitabilidad y seguridad estructural.

A esta política de construcción en altura se suma el esfuerzo que dirige el Viceministro de Vivienda desde el año 2010, impulsado por el Sistema de Naciones Unidas a través de sus

agencias ONUDI, ONU-HABITAT y PNUD, con el programa Vivienda y Asentamientos Urbanos Productivos y Sostenibles, el cual consiste en diseñar e implementar una estrategia de mercados inclusivos para la producción de vivienda digna y el desarrollo económico local. Se intervendrá en los municipios de Santa Tecla y Apopa, con una inversión de \$5,2 millones, beneficiando directamente a 750 familias.

Las principales acciones se centran en la creación de una verdadera Política Nacional de Vivienda, el fortalecimiento de la cadena de valor de la industria de la construcción, la promoción del desarrollo económico local y el intercambio de experiencias y gestión del conocimiento.

A la fecha se tiene un diseño matriz para el proyecto urbanístico y arquitectónico El Derecho a la Ciudad: La Gran Manzana, en Santa Tecla, un proceso de intervención urbana que beneficiará a 143 familias que actualmente se asientan precariamente en la comunidad La Cruz. Y en Apopa se ha iniciado con el programa Asentamientos Productivos Urbanos Sostenibles (APUS), que beneficiará a 300 familias de las comunidades Santa Carlota I, II y Campo de Oro, conectándolas a su entorno urbano, económico, social y productivo. Todo esto dentro del marco del programa Comunidades Solidarias Urbanas (CSU).

PLANES DE DESARROLLO TERRITORIAL A ESCALA NACIONAL

Con la reciente presentación y entrega del Plan de Desarrollo Territorial de la Subregión Metropolitana de San Salvador, cuya inversión es de \$2.3 millones, suman 14 los planes de desarrollo territorial a escala regional. Con este se cierra un ciclo de planificación del país a escala regional y nacional. De esta manera el Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano completa un esfuerzo extraordinario sin precedentes que brinda un valioso aporte a la construcción de la Ley de Ordenamiento y Desarrollo Territorial.

Por primera vez en El Salvador se cuenta con planes de desarrollo territorial para todo el país.

Adicionalmente se lleva a cabo el proyecto Mejoramiento de la tecnología para la construcción y sistema de difusión de la vivienda social sismo-resistente, TAISHIN Fase II, con \$1,8 millones donados por el Gobierno de Japón, a través de su Agencia de Cooperación Internacional, JICA.

UNA POLÍTICA NACIONAL DE VIVIENDA CON HERRAMIENTAS SÓLIDAS

La problemática habitacional del país no es exclusiva responsabilidad de una gestión quinquenal de gobierno, sino que debe afrontarse como gestión estructural. Se deben

formular e impulsar instrumentos legales e institucionales consensuados, tales como políticas y leyes de vivienda, de ordenamiento y desarrollo territorial, de desarrollo urbano y de acceso al suelo, descentralizando las capacidades de gestión territorial a las municipalidades y comunidades, así como modernizando tecnológicamente para hacer eficientes los trámites de control urbano (ventanilla única) y mejorar la atención a la demanda (servicio de atención al ciudadano).

Durante el segundo año de gestión se ha atendido un total de 1 385 trámites de urbanización y construcción. Entre ellos se encuentran: trámites de factibilidad, permisos de proyectos, recepción de obras, opiniones técnicas y denuncias. Además se han registrado 443 nuevos profesionales en las áreas de arquitectura, ingeniería civil, ingeniería eléctrica y técnicos. También se han entregado nuevos carnés a 263 profesionales ya inscritos. Asimismo, cabe destacar que la resolución de tramitaciones se ha logrado reducir a un período de 20 días hábiles.

Aun con esos progresos, el Ministerio de Obras Públicas se ha propuesto avanzar hacia la creación de una ventanilla única polivalente, para revolucionar los tiempos tramitológicos, promoviendo la articulación del Viceministerio de Vivienda, del Ministerio de Medio Ambiente, Salud, ANDA y las municipalidades.

Con el objetivo de ordenar y modernizar el archivo histórico de expedientes, se ha iniciado el proceso de digitalización, logrando en una primera etapa llevar a archivos digitales 17 mil expedientes de trámites.

TRANSPORTE: MOVIENDO EL PAÍS HACIA EL PROGRESO

Los servicios de transporte son de importancia crucial para el crecimiento y desarrollo de los países; sin embargo, en El Salvador el destino de este sector fue dejado en el olvido desde hace más de una década, pues no se reguló ni aplicó la normativa y la legislación nacional que compete a esta actividad económica.

Ahora los atrasos estructurales se están afrontando mediante acciones que modifican sustancialmente este rubro y contribuyen a su modernización, con el fin de ofrecer a la población una red de servicios de transporte eficiente, accesible y segura.

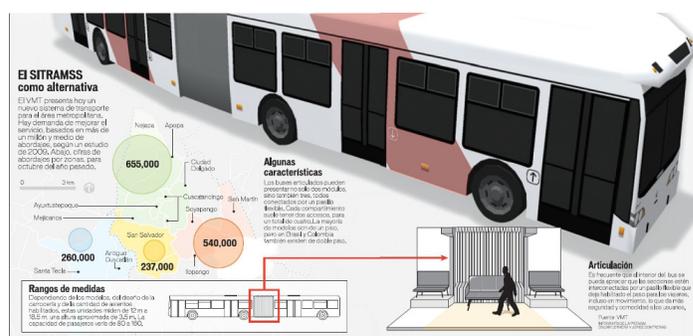
La visión de esta administración enfoca tres aspectos relevantes: primero, el diálogo constante que permite abordar aun los temas más espinosos con el objeto de construir soluciones de país; segundo, el consenso permanente con todos los sectores, con el compromiso de que aquellos que no están de acuerdo siempre tengan la puerta abierta a incorporarse; y tercero, el trabajo para modernizar el sector hasta convertirlo en garantía

de un servicio que genere los mayores beneficios posibles a la población.

El Salvador reclama un nuevo sistema de transporte que empalme con la urgente necesidad de vincularse de una manera más funcional y eficiente a la actividad económica. Un sistema moderno, competitivo, bien diseñado, que ofrezca nuevas modalidades y oportunidades de inversión entre el Estado, los operadores privados y todos aquellos inversionistas que deseen participar.

El Salvador reclama un nuevo sistema de transporte que empalme con la urgente necesidad de vincularlo de una manera mas funcional y eficiente a la actividad económica. Un sistema moderno, competitivo, bien diseñado, que ofrezca nuevas modalidades y oportunidades de inversión entre el Estado, los operadores privados y todos aquellos inversionistas que deseen participar.

SITRAMSS: EL SUEÑO DE UN SIGLO



SITRAMSS: DISEÑO DEL SISTEMA

Por años los principales problemas del transporte y tránsito del ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN SAN SALVADOR incluyeron la preponderancia del transporte individual motorizado y la consiguiente congestión vehicular, así como la sobreoferta de servicios de transporte público urbano. El servicio prestado es de baja calidad, debido a las condiciones del tránsito y a la infraestructura inapropiada.

Pero también por la falta de una regulación y fiscalización adecuadas. Es por esto que el Gobierno de la República a través del Viceministerio ha iniciado la preparación y diseño de una red de transporte más eficiente: el **Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS)**.

El SITRAMSS consiste en la implementación de un sistema troncal de transporte masivo operado por buses articulados, en carriles preferenciales de circulación, bajo la modalidad internacionalmente conocida como BRT: Bus Rapid Transit.

El SITRAMSS contribuirá a cambiar el rostro y a dinamizar la vida de la zona metropolitana de San Salvador, pero principalmente vendrá a cambiar para bien la vida de la gente y de los usuarios del transporte colectivo de pasajeros. El SITRAMSS prioriza el buen trato al usuario, y es eficiente, sostenible y amigable con el medio. Además, ayuda a reducir la inseguridad, los asaltos y robos en las unidades y estaciones, ya que el sistema incluirá agentes de policía a bordo, durante todo el recorrido, volviéndolo más seguro y confiable.

El nuevo sistema se caracteriza por la implementación de vías de circulación exclusiva para los buses, que son modernos y de alta capacidad; por la concesión de operación del corredor; por las estaciones elevadas con acceso controlado; por sus terminales de integración, sus estaciones del corredor, su integración física y tarifaria con otros servicios; por su centro de control y su recaudo centralizado, entre otros.

El proyecto tendrá una inversión estimada de 80 millones de dólares en la primera etapa, para la cual, hay un cupo reservado con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para el financiamiento, por un monto inicial de 50 millones de dólares. Solamente en la fase de construcción se estima que el SITRAMSS generará más de 5 mil empleos directos y más de 10 mil empleos indirectos. En la etapa de operación del sistema generará 250 empleos formales directos y alrededor de 1300 indirectos.

Este es un proyecto que será implementado con la modalidad público-privada en la que el Gobierno gestionará el financiamiento para la infraestructura y los actuales empresarios serán los operadores del sistema, invirtiendo en los buses articulados y las unidades de las rutas alimentadoras.

SEGURIDAD VIAL

Con el fin de realizar acciones que dejen un legado transgeneracional, se desarrolló el primer Festival de Educación Vial, en el que participaron alrededor de 33 000 niños a nivel nacional.

En el mismo espíritu de formar ciudadanos más responsables y conscientes de sus obligaciones, **se creó la Escuela Pública de Conductores**, que inició sus labores el 22 de marzo y atiende a 12 000 motoristas.

Como medida transversal de la educación y buenas prácticas de los conductores, se ejecutó el Plan de Reducción de Conductores Temerarios, en el que se aplicaron 62 445 pruebas de alcotest y se realizaron 9148 pruebas de orina. Dichas inspecciones fueron llevadas a cabo por personal del Viceministerio de Transporte. Esta medida impactó positivamente, ya que **se**

redujo el número de fallecidos en accidentes de tránsito (5.0%) durante el período.

Finalmente, entre las actividades relevantes realizadas y que constituyen logros para el VMT está la entrega de 8996 esquelas a igual número de usuarios por haber infringido la ley, por las causas principales de conducir los vehículos bajo los efectos de bebidas embriagantes, transportar personas en función comercial y estacionarse en zona prohibida o eje preferencial.

MÁS INVERSIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL

En el último trimestre, el MOP ha preparado la mayor inversión histórica para la seguridad vial. Esta ascenderá a más de \$4 millones, canalizados a través del Viceministerio de Transporte, el FOVIAL y el Viceministerio de Obras Públicas.

ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE, GESTION DE TRAFICO Y RECUPERACION DEL CENTRO HISTORICO

El más ambicioso proyecto de ordenamiento del transporte público y metropolitano, con el que se está dando “el primer paso” para un cambio permanente en lo que ha sido el Centro Histórico de San Salvador en los últimos 30 años, es el **Plan de Recuperación del Centro Histórico de San Salvador**. El proyecto en ejecución incluye, como una de sus principales estrategias, prohibir la circulación de todas las rutas de unidades del transporte colectivo que circulan actualmente en las calles y avenidas más céntricas de la capital salvadoreña.



PLAZA LIBERTAD Y ALREDEDORES. YA SE HA INICIADO EL REODENAMIENTO DEL CENTRO HISTÓRICO DE SAN SALVADOR.

De un total de 165 rutas de autobuses, que previo al Plan se congestionaban en el Centro de San Salvador, 39 rutas ya no transitarán más por este sector, 42 sufrirán modificación de recorrido y 84 tendrán nuevas paradas autorizadas. A 1135 unidades se les recortó el recorrido y a 1182 se les modificó, haciendo un total de 2 317 unidades intervenidas en el plan.

Cabe mencionar que el proyecto está elaborado bajo un riguroso criterio de equidad.

Las medidas obedecen a un plan ampliamente estudiado y coordinado, en el que se involucran varias instituciones, como la Secretaría de Asuntos Estratégicos, el Ministerio de Seguridad Pública, la Policía Nacional Civil y empresarios del transporte colectivo.

Los ejes preferenciales incluidos en el plan son: la alameda Juan Pablo Segundo, la 1a calle oriente, la 1a calle poniente, la 3a calle oriente, la 3a calle poniente, la 11a y 17a avenida sur, entre la alameda Juan Pablo Segundo y la Calle Gerardo Barrios, la 4a calle poniente, entre la 11a y la 25a avenida. También se incluye en el plan la reactivación de ejes preferenciales en la 8a y la 10a avenida.

Con este esfuerzo, el Centro Histórico ha comenzado a oxigenarse, a recuperar grados de seguridad, fluidez, orden, transitabilidad y a destacar la belleza arquitectónica. De todo ello los capitalinos pueden disfrutar ahora, tras la implementación del Plan de Recuperación del Centro Histórico de San Salvador. Para asegurar la orientación de los usuarios del transporte colectivo en este sector del centro capitalino se ubicaron 80 paradas de autobuses y microbuses, las cuales han sido diferenciadas por colores: rojo para autobuses y verde para microbuses.

Estos resultados son sólo el inicio del reordenamiento, que forma parte de los 14 acuerdos alcanzados entre el Gobierno y la Mesa Nacional de Transporte.

Asegurar y agilizar el tráfico vehicular en los corredores más transitados del AMSS es una de las apuestas del Viceministerio de Transporte, a través de su Dirección de Tránsito Terrestre. En este marco, la primera medida fue implementar el sentido único de poniente a oriente en la calle El Jabalí y calle La Cañada, en Ciudad Merliot, que permitió agilizar el tráfico en horas de mayor congestión y reducir la carga de automóviles de las calles Chiltiupán y El Pedregal, reduciéndose de 30 a 14 minutos el tiempo de recorrido. El plan conllevó tres fases. De igual forma, en el bulevar del Ejército fue habilitado el carril adicional, una medida que contribuyó a descongestionar y agilizar el tráfico en esta concurrida arteria.

Es así como se progresó en el impulso de un plan de gestión de tráfico en las principales arterias del centro de San Salvador, con el objeto de disminuir los tiempos de desplazamiento. Se reactivaron los ejes preferenciales en las Avenidas España, Cuscatlán y Monseñor Óscar Arnulfo Romero, así como en la 1a y en la 3a calle.

ENTREGA DE PLACAS Y MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA ACTUAL DE TRANSPORTE

En cumplimiento de nuestras obligaciones de ley, durante el mes de mayo de 2011 se inició la entrega de las nuevas placas para vehículos automotores, luego de una prórroga de las actuales placas extendida por la Asamblea Legislativa.

En total se sustituirán 906 791 pares de placas, de las cuales 133 885 son placas individuales para motocicletas y remolques. Mientras que para vehículos particulares suman 797 096. Además, se implementará el nuevo sistema de tercera placa, que consiste en una calcomanía que será colocada en el parabrisas del vehículo.

Con estos ingresos, el Estado persigue coleccionar cerca de \$42 millones, que ingresarán al Fondo General de la Nación. Los vehículos también deberán someterse a una evaluación mecánica, que incluirá el nivel de polarizado, el sistema de frenos, la revisión del sistema eléctrico, las luces y emisión de gases.

Sin embargo, un asunto pendiente hasta hoy, es el seguro obligatorio de daños a terceros. En varias oportunidades se ha presentado ante diferentes actores el proyecto del seguro, que impulsa el Viceministerio de Transporte, que permitirá cumplir con la ley. Para contar con un diagnóstico confiable, se han inspeccionado 2 500 unidades de transporte colectivo a nivel nacional, el equivalente al 25% de la flota vehicular de este sector.

Por otra parte, se evitó el cobro o pago indebido por un monto aproximado de 80 mil dólares en un total de 101 unidades de transporte público de pasajeros en todo el país, que provendría del incremento no autorizado. Además de ser uno de los compromisos de los transportistas en materia de modernización del servicio que prestan, el proyecto de las inspecciones mecánicas que se implementará en el área metropolitana, mejorará el funcionamiento de 4648 unidades del transporte público de pasajeros, lo que significará para los empresarios transportistas una inversión de \$20 millones para la implantación del sistema.

Con el propósito de regular la velocidad en el transporte público, se ha comenzado a exigir la instalación de “gobernadores” en los vehículos. Según el Reglamento General de Tránsito, los vehículos del transporte colectivo interdepartamental no podrán circular a una velocidad superior a los 70 kilómetros por hora, por lo tanto los empresarios deberán instalar gobernadores o reguladores de velocidad en sus unidades para respetar este límite.



EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS JUNTO A COOPERANTES DEL GOBIERNO DE JAPÓN

Para asegurarse de la instalación de estos dispositivos, la Policía ha realizado desde el 23 de mayo, operativos de verificación a las unidades interdepartamentales, ya que se les brindó un plazo de un mes para su colocación. Para las unidades del transporte urbano, el plazo fue de dos meses.

Se han realizado las gestiones para contratar los talleres que harán las revisiones mecánicas. Este trabajo lo realiza una comisión técnica interinstitucional conformada por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), el VMT y la Policía Nacional Civil, un representante de la Subsecretaría de Transparencia y uno de la Mesa de Transporte. Por otra parte, este ministerio contó con el apoyo del sector privado nacional, con el que se desarrollaron iniciativas conjuntas en la construcción de obras de paso en la ruta cañera, obras complementarias en puentes y otras infraestructuras públicas. Asimismo, el sector privado y organizaciones de la sociedad civil acompañan las iniciativas del MOP con emprendimiento público-privado para la generación de empleo a través de la fábrica de baldosas, formación en microempresas, becas y formación del personal del MOP, entre otros.

LOGROS EN LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO

En este segundo año de creación de la Unidad de Cooperación Internacional para el Desarrollo se continuaron fortaleciendo las relaciones de cooperación y solidaridad con los países y organismos de cooperación internacional, obteniendo apoyos al esfuerzo institucional que desarrolla el MOP.

Las sinergias interinstitucionales nacionales e internacionales desarrolladas han concitado esfuerzos para mejorar los niveles de vida de los salvadoreños; se consolidó la cooperación no reembolsable y se gestiona cooperación reembolsable.

Los tipos de cooperación que hemos alcanzado son:

1. Cooperación no reembolsable (donaciones, asistencias técnicas, pasantías)
2. Cooperación reembolsable (préstamos, préstamos de bajo interés)
3. Cooperación técnica

Cooperación no reembolsable

Cooperación Japonesa

- En el resultado exitoso de esta gestión destaca el aporte del pueblo y Gobierno de Japón, de quien se ha comenzado a recibir la donación de más de 16 millones de dólares en concepto de maquinaria pesada para la prevención de desastres ocasionados por el cambio climático. Lo que constituye una expresión de amistad con el pueblo y Gobierno de El Salvador y un reconocimiento y un voto de confianza a los planes del MOP. Para cumplir con los principios de transparencia y de estricta legalidad, se han llevado a cabo dos licitaciones a nivel internacional que servirán para proveer en 4 planteles los 142 equipos que contempla la donación.
- Asimismo, bajo la iniciativa del MOP se inauguró finalmente el Puente La Amistad Japón-Centroamérica, donado por Japón. En dicho evento recibimos la visita de parlamentarios japoneses que verificaron el destino de lo invertido en esta obra.
- Recibimos el apoyo japonés para el **Estudio de Factibilidad del By Pass de San Miguel**, el cual fue licitado en Japón y se encuentra en formulación. Este estudio estará listo en mayo de 2012.
- En el rubro de vivienda, se llevó a cabo la implementación del programa *Taisbin-JICA: Mejoramiento de la Tecnología para la Construcción y Sistema de Difusión de la Vivienda Social Sismorresistente*, a través del Viceministerio de Vivienda, por un monto de \$1.8 millones.
- Recibimos el apoyo en proyectos BOSAI (proyecto de fortalecimiento de las capacidades para la gestión de riesgos a desastres en América Central), particularmente en el método de construcción de muros de protección y diques.
- Asimismo, se recibieron diferentes becas, pasantías, estudios y programas de intercambio.
- Nuestro gobierno y el MOP recibió la seguridad de Japón de que no obstante la triple tragedia sufrida, mantendría sus compromisos de cooperación con El Salvador.

Cooperación de los Estados Unidos

El Gobierno de Estados Unidos, en su apoyo al país frente a las secuelas de los desastres causados por fenómenos climáticos respondió positivamente a una gestión iniciada por el Ministerio de Obras Públicas, donando \$25 millones para la reconstrucción de infraestructura, de lo cual el MOP recibió aproximadamente \$6.9 y el resto fue destinado a la reconstrucción de infraestructura educativa y de salud. La cantidad destinada al MOP servirá para la construcción de puentes dañados por las tormentas y sus respectivas obras de prevención y mitigación.

También se recibió el apoyo en la inyección técnica de los puentes destruidos, y recién concluye la cooperación que brindó al MOP el Comando Sur de los Estados Unidos para el transporte de las piezas y componentes de 1113 metros de puentes modulares de hierro (800 metros de puentes de dos vías y 300 metros de puentes de una vía). El flete internacional para este traslado equivale aproximadamente a 450 mil dólares, monto que el MOP reinvertió también en puentes modulares de acero.

Otras cooperaciones

- Se llevó a cabo el canje de deuda por €10 millones (\$14.5 millones de dólares, aproximadamente) del Programa Mejoramiento Integral de Asentamientos Precarios Urbanos/KFW (MIAPU-KFW), otorgado por el Gobierno de Alemania.
- Asimismo, recibimos cooperación técnica del BID mediante asistencias técnicas como la ATN/SF-11968-ES, “*Identificación de Inversiones Prioritarias en Infraestructura*”; y del Gobierno de Japón para la “*Dirección de adaptación al cambio climático y gestión estratégica del riesgo para el reforzamiento de la infraestructura pública de El Salvador*”, entre otras.

Conferencia Internacional

El MOP y el MARN, con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), organizaron la primera conferencia internacional en la región sobre estrategias para adaptar la infraestructura pública y privada al cambio climático. Participaron expertos internacionales de alto nivel así como ministros y viceministros de obras públicas y de medio ambiente de Centroamérica. Conjuntamente, se publicó la nota conceptual “Hacia un blindaje climático de la infraestructura pública”. Actualmente se está preparando una nueva Conferencia Internacional con sede en San Salvador sobre la adaptación al cambio climático y la gestión estratégica del riesgo. Esta vez se convoca a un espectro más amplio de

actores internacionales y regionales, a partir de una iniciativa del MOP de El Salvador.

Cooperación reembolsable

Durante el ejercicio laboral 2009-2010, el Ministerio de Obras Públicas, con el apoyo del Ministerio de Hacienda y la Secretaría Técnica de la Presidencia, logró la preparación y aprobación de préstamos internacionales con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) para obras de mitigación y puentes por \$31,7 millones, y \$18,3 millones para la finalización del bulevar Diego de Holguín, Tramo II, ambos en proceso de ejecución.

Actualmente se encuentra en la etapa de negociación, también con el BCIE, el “Proyecto Rehabilitación, Mejoramiento y Conservación de Vías en la Zona Norte de El Salvador”, por \$48 millones. Con ello El Salvador cumplirá su compromiso relacionado con la donación de la Cooperación del Milenio en nuestro país.

El préstamo de Caminos Rurales por \$35 millones de dólares, otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), fue aprobado en el segundo semestre del 2010 y se encuentra en la etapa de implementación por lo que se han llevado a cabo reuniones con el Banco con el fin de iniciar los desembolsos según la cronología establecida. También con el BID, actualmente se negocian préstamos para la conectividad rural y el Programa de Transporte del AMSS por \$15 y \$40 millones, respectivamente. En el marco de estos préstamos hemos iniciado la incorporación del nuevo programa LAIF (Facilidad de Inversión en América Latina) de la Unión Europea.

Pasantías

Durante este periodo se recibieron pasantías de Cooperación Sur-Sur, como la del programa *Microempresas*. Experiencia en el Perú, cursos de Respuesta al Cambio Climático y el diplomado de *Modernización del Estado y Gobernabilidad Democrática para Altos Funcionarios de Gobierno*, en Chile, y el curso de posgrado en *Gestión de Riesgos con Equidad de Género*.

Otros apoyos importantes los constituyen los de Cooperación Norte-Sur: *Curso de Capacitación para promover la agilización de la Formulación e Implementación de los proyectos del Préstamo AOD-Japón*; las capacitaciones brindadas por el JICA: *Proyectos de adaptación al Cambio Climático y Disaster Risk Management Technology on Volcanic Eruption, debris flow and landslide*; y los cursos del Fondo de Adaptación del PNUD: *Promoviendo el desarrollo de infraestructura resistente para el Cambio Climático en el Área Metropolitana de San Salvador* (PIMS 4585), entre otros.

Relación con el sector privado

El ministerio desarrolló una consistente política convocando a la articulación pública y privada para el desarrollo, un proyecto emprendido con el apoyo del sector privado nacional en iniciativas conjuntas en la construcción de obras de paso en la ruta cañera, obras complementarias en puentes y otras infraestructuras públicas. Asimismo el sector privado y organizaciones de la sociedad civil unen sus esfuerzos a las iniciativas del MOP con emprendimiento público-privado para la generación de empleo en proyectos como el primer taller de baldosas para no videntes, formación en microempresas, becas y formación del personal del MOP, entre otros.

DESAFÍOS HACIA EL FUTURO

El Ministerio de Obras Públicas busca contribuir a que El Salvador sea un país donde se viva mejor. Es por ello que impulsa una estrategia de infraestructura pública, transporte, puertos y logística para el desarrollo, atendiendo la prevención de riesgos y avanzando en el blindaje y adaptación de la infraestructura pública al cambio climático. Para enfrentar a los desafíos, mantenemos nuestro compromiso de ser una institución confiable, desarrollando a la vez una institucionalidad fortalecida, eficaz y orientada a resultados de calidad. Nos constituimos además, en una entidad democrática, altamente tecnificada, predecible y transparente, innovadora, potenciadora del talento humano y consagrada al servicio de la población, basada en el esfuerzo macro integrador de las instituciones públicas a todo nivel.

MARCO ESTRATÉGICO



CONSTRUCCIÓN DE CALLE LA CANOA-CORRAL DE MULAS. EL DESARROLLO DE LAS VÍAS DE ORIENTE DESCUBRE LA BELLEZA Y POTENCIAL TURÍSTICO DE LA PENÍNSULA SAN JUAN DEL GOZO EN USULUTÁN

PLAN QUINQUENAL DE DESARROLLO 2010-2014

El Plan Quinquenal es un emprendimiento enfocado al año 2024 y ordenado desde los grandes objetivos y metas del desarrollo, en cuya dirección se planifica la inversión gubernamental, a efecto de imprimir certidumbre y predictibilidad a la política pública y proporcionar de este modo una línea de referencia y confianza a la población entera, a los inversores nacionales de todas las ramas y escalas, así como a la inversión internacional.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS GENERALES 2011-2024

1. Desarrollar al país en los ámbitos de infraestructura, transporte, vivienda y desarrollo urbano, ejerciendo efectiva, eficiente y articuladamente el rol normativo y gestor del Ministerio de Obras Públicas.
2. Alcanzar altos y sostenidos niveles de inversión, que se conviertan en generadores de empleo y contribuyan a realizar una labor en armonía con la naturaleza, que ayuden a solventar las necesidades estratégicas del desarrollo, las cuales están soportadas en sólidas capacidades institucionales, macro integradoras de las potencialidades del país y de la inversión internacional.

3. Desarrollar y consolidar un modelo organizacional y de gestión orientado a resultados de calidad en función del bienestar de la población, impulsado por un liderazgo democrático, una gerencia altamente efectiva, el trabajo en equipo y la capacidad para gestionar el conocimiento, el talento humano y la innovación.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ESPECÍFICOS 2011-2014

Viceministerio de Obras Públicas

- Desarrollar la conectividad y la infraestructura del país, desde una perspectiva regional, para facilitar la movilidad de las personas, potenciar la competitividad y el desarrollo sustentable y seguro.

Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano

- Lograr, como ente rector del sector, el desarrollo y ordenamiento territorial, y la disminución del déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda.

Viceministerio de Transporte

- Desarrollar el nuevo Sistema de Transporte público que cumpla las características de moderno, seguro, accesible, funcional, eficiente y amigable con el medio ambiente, así mismo desarrollar un efectivo Sistema de Seguridad Vial que reduzca la cifra de fallecidos en este ámbito y los accidentes de tránsito.

DE LA ESTRATEGIA DE INVERSIÓN

El MOP se guía por una estrategia institucional de inversión, que para cumplir con las metas del plan quinquenal, se plantea avanzar hacia niveles de **ejecución efectiva**, a través de la realización de la totalidad de los proyectos con financiamiento actual técnicamente ejecutables y la preparación del aparato técnico y administrativo para alcanzar posteriormente niveles de sobre ejecución. Lo que significaría la ejecución del universo de los proyectos con financiamiento más otros proyectos financiados posibles de ejecutar.

**CUADRO 1: PRINCIPALES PROYECTOS DE INVERSIÓN EN EL PERÍODO 2011-2014
DEL VICEMINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS. PROGRAMACIÓN PLURIANUAL**

AÑO 2011		AÑO 2012		AÑO 2013		SUBTOTALES
DIEGO DE HOLGUIN	\$9,988,518.15	DIEGO DE HOLGUIN	\$17,704,707.44			\$27,693,225.59
FONDOS PEIS	\$25,162,409.89	FONDOS PEIS	\$22,271,799.25			\$47,434,209.14
PROYECTOS FONDOS IDA	\$20,449,236.77	PROYECTOS FONDOS IDA	\$7,756,582.75			\$28,205,819.52
		CAMINOS RURALES BID	\$22,830,000.73	CAMINOS RURALES BID	\$9,819,999.27	\$32,650,000.00
FINANCIAMIENTO BCIE 2015	\$6,793,809.93	FINANCIAMIENTO BCIE 2015	\$14,041,620.00	FINANCIAMIENTO BCIE 2015	\$10,864,570.06	\$31,700,000.00
PROVISIONES	\$10,026,938.05					\$10,026,938.05
FONDO GENERAL	\$1,796,500.00					\$1,796,500.00
BY PASS DE USULUTAN	\$4,901,684.89					\$4,901,684.89
SUBTOTAL 2011 CON FINANCIAMIENTO	\$79,119,097.68	SUBTOTAL 2012 CON FINANCIAMIENTO	\$84,604,710.17	SUBTOTAL 2013 CON FINANCIAMIENTO	\$20,684,569.33	\$184,408,377.18
		CAMINOS PROGRESIVOS BID	13175000.09	CAMINOS PROGRESIVOS BID	16824999.91	\$30,000,000.00
		BCIE - ZONA NORTE, LONGITUDINAL DEL NORTE	55202041.63			\$55,202,041.63
		CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES PARA PUENTES TEMPORALES	10000000			\$10,000,000.00
				CAMINOS PROGRESIVOS PRESIDENCIALES	42065040	\$42,065,040.00
				CARRETERAS TRANSVERSALES, LONGITUDINAL DEL NORTE	39032775.6	\$39,032,775.60
				PROYECTO SITRAMSS	42000000	\$42,000,000.00
				OBRAS DE MITIGACIÓN/ PROTECCIÓN	25013441.28	\$25,013,441.28
				PUENTES BINACIONALES	10000000	\$10,000,000.00
		SUBTOTAL SIN FINANC.	\$78,377,041.72	SUBTOTAL SIN FINANC.	\$174,936,256.79	\$253,313,298.51
		SUBTOTAL 2012	\$162,981,751.89	SUBTOTAL 2013	\$195,620,826.13	\$437,721,675.69

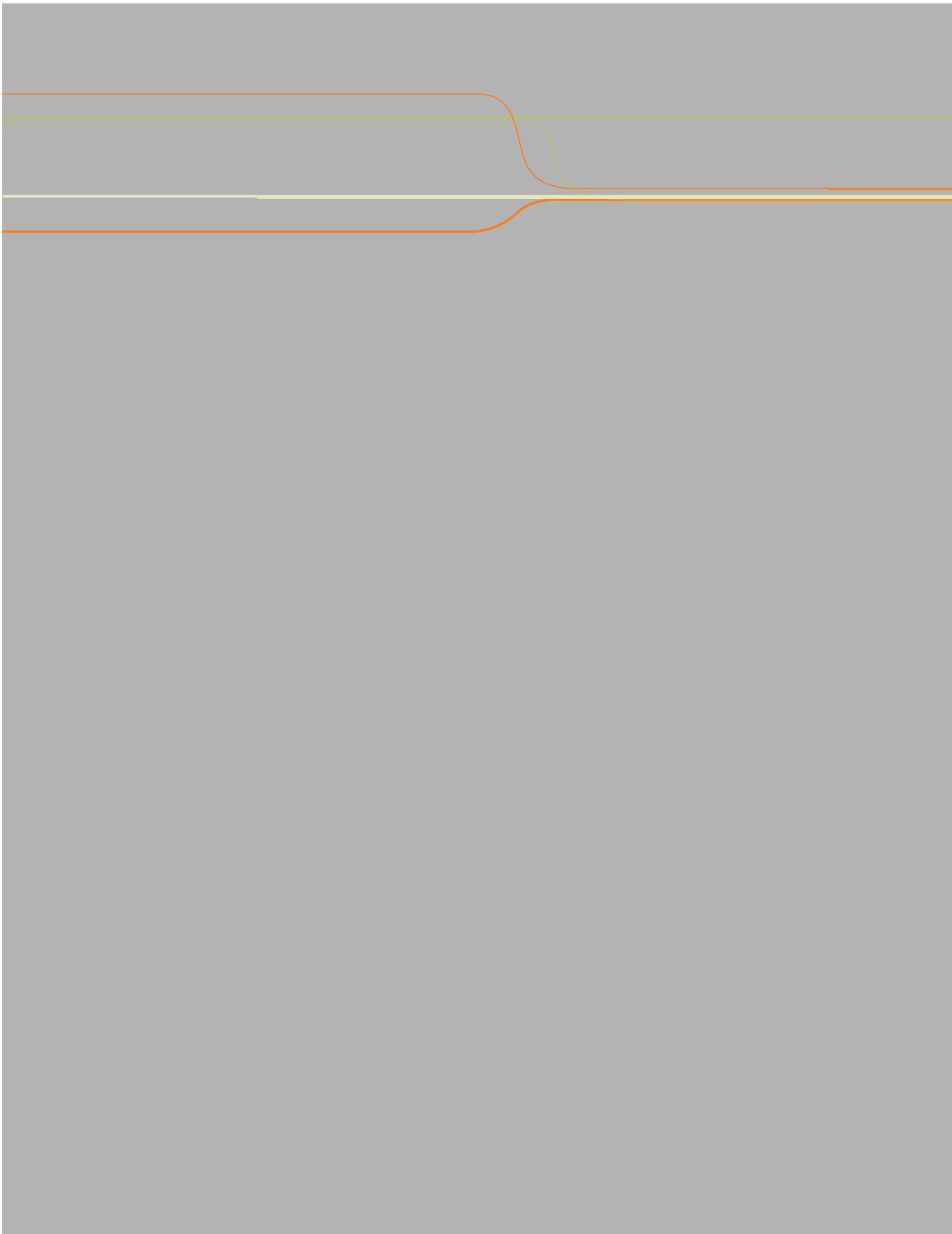
**CUADRO 2: PRINCIPALES PROYECTOS DE INVERSIÓN EN EL PERÍODO 2011-2014 DEL VICEMINISTERIO DE VIVIENDA.
PLAN DE FINANCIAMIENTO PRIORIDADES DEL QUINQUENIO (EN MILLONES DE DOLARES)**

PROYECTOS PRIORITARIOS DEL PLAN QUINQUENAL	COMENTARIOS	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
PLAN NACIONAL DE VIVIENDA	\$113.14	\$162.82	\$285.14	\$285.14	\$158.26	\$1,004.50	\$1,004.50
Programa Casa para Todos - 18,000 viviendas nuevas, con precios de hasta US\$ 28,500.00	\$18.80	\$87.22	\$175.80	\$175.80	\$56.25	\$513.87	\$513.87
Mejoramiento Integral de Asentamientos Urbanos Precarios (19 Intervenciones)	\$1.46	\$0.00	\$33.25	\$33.25	\$31.50	\$99.46	\$99.46
Programa Piso y Techo (20mil intervenciones)	\$1.08	\$1.80	\$5.00	\$5.00	\$0.00	\$12.88	\$12.88
Programa de construcción de vivienda para familias en alto riesgo (1,277 viviendas)	\$0.00	\$0.00	\$5.75	\$5.75	\$2.38	\$13.88	\$13.88
Programa de legalización y mejoramiento de comunidades que residen en vías ferreas en desuso	\$0.00	\$0.00	\$0.50	\$0.50	\$0.50	\$1.50	\$1.50
PROGRAMA DE RECONSTRUCCION IDA	\$71.56	\$60.27	\$30.25	\$30.25	\$29.56	\$221.89	\$221.89
Rehabilitación y reconstrucción Vivienda (2mil viviendas)	\$3.64	\$2.45	\$3.00	\$3.00	\$2.31	\$14.40	\$14.40

En los próximos años el VMT tiene previsto invertir \$49 335 000.00, los cuales se detallan a continuación:

CUADRO 3: INVERSIÓN PROYECTADA 2011-2014. VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

PROYECTOS	2011	2012	2013	2014
Sistema de transporte del área metropolitana de San Salvador	\$15 millones	\$15 millones	\$15 millones	
Transporte de carga	\$200,000			
Semáforos	\$ 1 millón			
Señalización vial	\$ 900,000	\$ 1 millón	\$1 millón	
Reactivación del centro de control de semáforos y tráfico		\$ 235,000		



VICEMINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS: CONSTRUYENDO PARA LA VIDA Y EL DESARROLLO

El objetivo del Viceministerio de Obras Públicas es desarrollar la conectividad y la infraestructura del país, desde una perspectiva regional, para facilitar la movilidad de las personas, potenciar la competitividad y el desarrollo sustentable y seguro.



EL VICEMINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS,
HUGO BARRIENTOS, EN LA CAMPAÑA DE
REFORESTACIÓN DEL ÁREA VERDE EN
CARRETERA QUEZALTEPEQUE





El trabajo del Viceministerio de Obras Públicas (VMOP), durante el segundo año de gestión, puso énfasis en la construcción y preparación de la pre inversión de obras, avanzando así hacia un modelo de gestión socialmente responsable, moderno, transparente y eficiente, e iniciando un giro estratégico y cultural hacia la adaptación al cambio climático. Todo ello enmarcado en un esfuerzo sostenido que está dirigido a generar un efectivo impacto en las condiciones de vida de la población para proporcionar el desarrollo integral y convertir a El Salvador en un mejor país.

Se ha propiciado un viraje estratégico hacia el blindaje de la infraestructura frente a las amenazas del cambio climático. Para ello se definieron líneas de trabajo sustentables de corto y largo plazo. Bajo este enfoque, se respondió con operaciones de mitigación y con obras de protección a sectores vulnerables, y se atendió con prioridad las inherentes necesidades de las comunidades, a través de más de 500 proyectos ejecutados de forma directa y por contratación. Se puso en ejecución la más grande operación de puentes y obras de paso, por un monto de \$16,8 millones, y se garantizó la ejecución y los procesos de contratación de 22 proyectos de carreteras rurales que permitirán a la población salir del aislamiento y abrirse oportunidades de desarrollo.

CAMBIO CLIMÁTICO Y OBRA PÚBLICA

Uno de los principales desafíos del Viceministerio ha sido atender las secuelas históricas, las amenazas y riesgos derivados del impacto del cambio climático en la obra pública. Esto ha sido realizado desde una cultura de prevención y con la realización de obras estratégicas que convierten en oportunidades de desarrollo cualitativamente sustentables las dificultades que se presenten.

De esta forma, en el periodo de junio de 2010 a mayo de 2011, el trabajo se centró en la atención de los efectos de fenómenos naturales de gran impacto, como las tormentas tropicales Ida, Alex, Agatha, Matthew y Nicole del año 2009, que dejaron al país en una crisis de infraestructura vial, puentes, cárcavas, laderas inestables y otras situaciones cuya recuperación total superaría los \$324,3 millones.

En el marco de un esfuerzo corporativo del ramo de obras públicas y de las instituciones de gobierno, el VMOP está comprometido con el esfuerzo para revertir el impacto negativo de los fenómenos meteorológicos, tectónicos y sísmológicos. Este compromiso pasa por alcanzar niveles significativos de protección, mediante la ejecución de obras que registren una progresiva mejoría de su calidad.

Para atender los daños provocados por los fenómenos naturales, se definieron dos líneas de trabajo: una, con el impulso de proyectos ejecutados directamente por la Institución y otra, mediante la contratación de empresas nacionales.

Por administración se finalizaron, además de un programa de micro realizaciones en apoyo a los municipios, cuatro importantes proyectos de mitigación de riesgos y se ejecutan diez más, todo con una inversión de \$3,7 millones.



RESCATE DE LA CARRETERA DEL LITORAL, TRAMO DESVÍO COMALAPA-ZACATECOLUCA

OBRAS DE MANTENIMIENTO DE LAS VIAS NACIONALES.

En el periodo examinado, el VMOP garantizó la conectividad y movilidad de la producción agrícola nacional mediante la atención permanente de la red nacional de caminos rurales -responsabilidad de la Institución- y de caminos vecinales que son jurisdicción de los municipios. Esto se logró a través de convenios de cooperación con los gobiernos locales del país, con quienes se han definido las prioridades estratégicas para la

optimización de los recursos.

De forma directa, el VMOP ejecutó 501 proyectos, de mantenimiento rutinario y periódico de vías pavimentadas y no pavimentadas, obras de mitigación, atención de deslizamientos, estabilización de taludes y laderas, montaje y reparación de puentes, reparación de hundimientos y actividades preventivas en todo el territorio, con una inversión de \$15 710 999. Estas obras impactaron positivamente en la vida de la población, disminuyendo su vulnerabilidad y mejorando la seguridad humana.

En total 1034 km de rutas, entre pavimentadas y no pavimentadas, presentaban un deterioro y hacían difícil la circulación de personas en diferentes puntos del país, por lo que fueron reparados por el MOP. A estos se unen 165 km más, de rutas cuyo mantenimiento se ejecuta actualmente y otras que forman parte de los convenios de cooperación con municipalidades.

En este periodo a través de la ejecución directa se le dio atención a 190 rutas mediante mantenimiento rutinario de vías pavimentadas (bacheo superficial). Asimismo se ejecutaron 48 obras de mantenimiento periódico de vías pavimentadas (bacheo profundo).

CUADRO 4: ALGUNOS BACHEOS REALIZADOS

RUTA O PROYECTO, COLONIA, MUNICIPIO	LONG. (KM)	COSTO ACUMULADO	% AVANCE ACUMULADO	OBSERVACIONES
Bacheo y recarpeteo en Colonia Las Brisas, Soyapango	4.10	\$709,611.60	100%	Recarpeteo
Bacheo y recarpeteo en 1ª Avenida Sur y Calle Principal de Colonia Santa teresa, San Martín	2.00	\$346,152.00	100%	Recarpeteo
Reparación de calles de Colonia San José N° 3, Soyapango	1.30	\$224,998.80	100%	Recarpeteo
Imprimado de Calles de Cantón Sitio del Niño, San Juan Opico	3.00	\$219,446.00	100%	Construcción y conformación de base, Riego de imprimación
Recarpeteo de Calle Principal de Colonia San Rafael, Cuscatancingo	1.2	\$207,691.21	100%	Recarpeteo

A 56 vías de la red interurbana no pavimentada se les dieron mantenimiento rutinario, por ejemplo:

CUADRO 5: ALGUNAS OBRAS DE MANTENIMIENTO

RUTA O PROYECTO, COLONIA, MUNICIPIO	LONG. (KM)	COSTO ACUMULADO	% AVANCE ACUMULADO	OBSERVACIONES
Reparación de Caminos vecinales de San Luis Talpa	9.00	\$ 256,927.00	100.00%	Conformación de superficie y balastado
Reparación de caminos vecinales de Olocuilta	7.50	\$ 214,106.00	100.00%	Conformación de superficie y balastado
Reparación de caminos vecinales de San Miguel tepezontez (Préstamo de maquinaria)	7.30	\$ 208,396.00	100.00%	Conformación de superficie y balastado
Reparación de caminos vecinales de Santa Rosa de Lima (Préstamo de maquinaria)	12.00	\$ 106,055.01	100.00%	Conformación de superficie y balastado
Reparación de caminos vecinales de Comalapa	40.00	\$ 105,765.90	100.00%	Conformación de superficie y balastado

Se montó, reparó y se le dio mantenimiento a 31 puentes:

CUADRO 6: ALGUNOS MANTENIMIENTOS A PUENTES

RUTA O PROYECTO, COLONIA, MUNICIPIO	COSTO ACUMULADO	% AVANCE ACUMULADO	OBSERVACIONES
Desmontaje de Puente Bailey y Armado y montaje de Puente Acrow San Antonio, Puerto La Libertad	\$ 750,000.00	100.00%	Desmontaje, armado y montaje de puente
Construcción de Infraestructura e Instalación de Puente Modular Acrow sobre Rio Las Lajas, Guadalupe	\$ 330,000.00	100.00%	Construcción de estribos
Montaje de Puente Modular Bailey, Sobre Rio Acahuapa, Cantón La Quesera, San Vicente	\$ 180,000.00	100.00%	Armado y montaje de puente
Montaje de Puente Modular sobre Rio La Quebradona, Verapaz	\$ 171,671.00	100.00%	Corte de Talud, limpieza y desalojo de desechos, armado y montaje de puente
Reparación de caminos vecinales de Comalapa	\$ 105,765.90	100.00%	Conformación de superficie y balastado
Reconstrucción de Puente Arenales, Ciudad Delgado	\$ 105,000.00	95.00%	Reparación de socavación

Se atendió con trabajos preventivos a 52 obras de mitigación.

CUADRO 7: ALGUNAS OBRAS DE MITIGACIÓN REALIZADAS

RUTA O PROYECTO, COLONIA, MUNICIPIO	COSTO ACUMULADO	% AVANCE ACUMULADO	OBSERVACIONES
Limpieza de quebrada la quebradona, calle salida de Verapaz a Guadalupe (primer puente), departamento de San Vicente	\$ 458,000.00	100.00%	Limpieza y desalojo de rocas y desechos, construcción y obras de protección a la cuenca.
Desalojo de desechos en Rio Huilapa, Cantón Dolores Apulo, Ilopango	\$ 223,205.57	100.00%	Limpieza y desalojo de desechos
Construcción de borda en Playa Las Hojas (Bocana Rio Jiboa), San Pedro Masahuat	\$ 77,266.53	100.00%	Construcción de borda
Obras de mitigación en Caserío Los Acevedo, Ciudad Delgado	\$ 65,200.00	100.00%	Construcción de muro
Obras de mitigación en Centro Escolar Constitución 1950, Colonia Guatemala, San Salvador	\$ 56,600.00	100.00%	Obras de mitigación

Y finalmente se le dio respuesta a 210 casos de hundimientos y actividades preventivas en la red vial:

CUADRO 8: ALGUNOS HUDIMIENTOS Y ACTIVIDADES PREVENTIVAS REALIZADAS

RUTA O PROYECTO, COLONIA, MUNICIPIO	COSTO ACUMULADO	% AVANCE ACUMULADO	OBSERVACIONES
Reconstrucción de drenaje de Aguas Lluvias y Cajas tragantes es Instituto Nacional de Soyapango	\$29,672.40	100.00%	Reconstrucción de drenaje
Dragado y Construcción de borda en Río San Francisco, San Francisco Gotera	\$27,315.14	100.00%	Dragado y Construcción de borda
Reparación de hundimiento en Calle Alameda, San Salvador	\$21,784.80	100.00%	Limpieza de área de trabajo, desalojo de desechos, relleno compactado, colocación de mezcla asfáltica
Reparación de hundimiento en Final Alameda Juan Pablo II y 79ª Avenida Norte, San Salvador.	\$19,531.20	100.00%	Limpieza de área de trabajo, desalojo de desechos, relleno compactado, colocación de mezcla asfáltica
Reparación de hundimiento en Calle Motocross, San Salvador	\$17,035.62	100.00%	Limpieza de área de trabajo, desalojo de desechos, relleno compactado, colocación de mezcla asfáltica

Estas actividades, ejecutadas por la Dirección de Mantenimiento Vial, se constituyen en obras prioritarias, ya que preservan a largo plazo las condiciones de las vías pavimentadas y no pavimentadas y se valora también el servicio que estas prestan. Además, se han incluido nuevos circuitos viales para responder a la demanda del desarrollo del país, todo lo cual ha venido a generar nuevas fuentes de empleo.

CAMINOS RURALES: MOTOR DE DESARROLLO Y DE REDUCCIÓN DE LA POBREZA

El Ministerio de Obras Públicas ejecuta en la actualidad cuatro importantes proyectos de pavimentación de caminos rurales, consistentes en convertir los dificultosos caminos de tierra en seguras y cómodas carreteras asfaltadas. Con estos se contribuye a promover el desarrollo de las regiones con mayores rezagos en materia de infraestructura de carretera.

El esfuerzo institucional se encamina a la realización de obras para atender aquellas zonas y localidades más alejadas y por lo tanto más desprotegidas y de mayor marginación.

El Ministerio pretende dotar a las poblaciones donde se ejecutan los proyectos de caminos rurales de beneficios como: elevar los niveles de bienestar y calidad de vida, impulsar un amplio proceso para integración social productiva, mayor acceso a mercados, estímulo a la agroindustria y el turismo y de beneficios como el transporte, la seguridad, la electricidad, el agua potable, la educación, la salud y otros.

Las cuatro carreteras rurales en proceso de construcción por el Viceministerio de Obras Públicas significan una inversión total de \$23.5 millones y benefician directamente a aproximadamente 26 mil 500 habitantes de la zona de influencia. En total el MOP trabaja en 44 kilómetros de caminos de tierra que se están convirtiendo en cómodas y seguras carreteras pavimentadas.

CUADRO 9: CARRETERAS RURALES EN PROCESO DE CONTRUCCIÓN

PROYECTO	LONGITUD	MONTO US\$
Chalatenango-Arcatao, Etapa I Chalatenango	13 km	7 871 075
Camino rural SAM28N, Tramo: Chapeltique-Sesori. San Miguel.	15,57 km	9,295.000
Tejutepeque-Jutiapa, Cabañas	8,0 km	3, 238 909
Hato de Los Reyes, Zacatecoluca, La Paz	7,5 km	3, 332 936
TOTAL	44,07 km	23, 737 920



CONSTRUCCIÓN DE CAMINO CHAPELTIQUE-SESORI, SAN MIGUEL

MAYOR INVERSIÓN EN PROCESO

Una mayor inversión en carreteras y caminos rurales se ejecutará este año 2011, ya que con los avances logrados en la preparación de los diseños y bases de licitación se contratarán en el segundo semestre de 2011, 18 nuevos proyectos, que representan una inversión de \$81 841 757, totalizando para el año más de \$105 579 677 en inversión. Con la mayoría caminos de tierra que pasarán a pavimentados se pondrá fin a las condiciones que provocarían el aislamiento y la deficiencia en el acceso de los habitantes a centros de trabajo, mercados de insumos y productos, a los servicios básicos y a las oportunidades de progreso en general.

A esto se unen los empleos directos e indirectos generados con estas obras y el efecto multiplicador que lleva un proyecto de desarrollo vial de esta categoría

OBRAS DE PROTECCIÓN PARA REDUCIR LA VULNERABILIDAD EN EL PAÍS

El MOP en un esfuerzo conjunto con Municipalidades y Comunidades está llevando a cabo la elaboración, por primera vez en la historia, de un mapa nacional certero de cárcavas y deslizamientos de laderas inestables que requieren obras de protección. Este mapa es preparado en coordinación con las municipalidades y las comunidades. Este valioso instrumento identifica a la fecha 450 sectores donde existen situaciones de riesgo, concentradas en un 80 por ciento en el gran San Salvador, de las cuales 117 amenazan viviendas y seres humanos, 256 amenazan carreteras y 10 comprometen edificios públicos.

De forma directa el MOP atendió 261 obras emergentes, entre las que figuran la reparación de hundimientos que ponen en riesgo la normal circulación por la red vial y, en algunos casos, viviendas. También se incluyen la construcción de cajas de descarga de aguas lluvias, bordas, muros, dragados de cauces, limpieza de escombros y otras que no son programadas, pero cuya finalidad es proteger a comunidades amenazadas. Entre

las zonas favorecidas con obras de mitigación se encuentran: Reparto Norte, en Ciudad Delgado; Colonia Campoamor, en Cuscatancingo; caserío Gualaca, en cantón El Brazo, San Miguel y residencial Altos de Miramonte, San Salvador.

CUADRO 10: CONSOLIDADO DE OBRAS DE MITIGACIÓN Y DE REPARACIÓN DE HUNDIMIENTOS Y ACTIVIDADES PREVENTIVAS

ACTIVIDAD	MONTO EJECUTADO
51 obras de mitigación	\$1 277 810
210 obras de reparación de hundimientos y actividades preventivas	\$338 206
TOTAL	\$1,616.016



CÁRCAVA EN LAS CAÑAS, SAN SALVADOR, ANTES



CÁRCAVA EN LAS CAÑAS, SAN SALVADOR, DESPUÉS

Adicionalmente, se atiende actualmente con obras grandes de mitigación en otras zonas importantes, como es el caso de cárcava en colonia Llano Verde, Ilopango, la construcción de Colector de Aguas Lluvias y Protección de Talud en Calle Ramón Peña, por Cementerio Municipal de San Martín. Se realiza también un dragado de arenal Tutunichapa y la construcción de un muro de retención en sector de Cruz Roja Salvadoreña; se construye bóveda en colonia San Francisco y muro en comunidad Montealegre, en Arenal Seco, y otras obras que en total suman 14 y cuya inversión supera los \$3.7 millones.

Se ejecutaron proyectos de mitigación que se encuentran en ejecución por la Dirección de Mantenimiento Vial, en el mes de mayo del 2011. (CUADRO 11)

Entre las obras de protección concluidas y las en ejecución por administración, se ha invertido en este periodo \$5 348 961. Con el apoyo de empresas contratadas y bajo la supervisión de la Dirección de Inversión Vial, se ejecutaron obras de mitigación de mayor magnitud. (CUADRO 12)

DRENAJES: MEGATEC, LA UNIÓN

Con el proyecto de construcción de sistema de drenaje aguas lluvias y colector de descarga del Megatec, La Unión, se han visto favorecidas miles de personas que habitan en las inmediaciones y la zona ha adquirido gran plusvalía y desarrollo. La inversión del MOP en esta obra fue de \$824 372.

Actualmente se encuentra en ejecución la construcción de 8 obras de mitigación emblemáticas (CUADRO 13)

Todas estas obras de protección ejecutadas y en ejecución por administración y por contratación significan para la Institución una inversión superior a los \$10 764 000.

PUNTES Y OBRAS DE PASO HACIA UN PAIS MÁS SEGURO.



INAUGURACIÓN DE PUENTE MELARA, LA LIBERTAD

El Viceministerio de Obras Públicas ha concentrado en gran medida sus esfuerzos en la atención al impacto provocado por las tormentas, sin descuidar la obra estratégica en carreteras, puentes y todos aquellos proyectos que el país requiere para su desarrollo.

Cuenta ya con un Sistema de Administración de Puentes que mantiene actualizado el estado de cada estructura, el detalle técnico de infraestructuras de paso, accesos, así como la información hidráulica de las 1435 obras de pasos existentes en el país.

Con esta información, el MOP atendió la red de puentes con trabajos de mantenimiento y reforzamiento de estructuras. En este esfuerzo, la Dirección de Mantenimiento Vial realizó el montaje de 13 puentes, y le dio mantenimiento y reparación a otros 17, con una inversión de \$2 146 866.

El siguiente detalle corresponde a la estructura que se trabajó para garantizar la conectividad que quedó truncada con el colapso de 55 puentes, resultado del paso de las Tormentas de los años 2009 y 2010.

Se utilizó una inversión de \$14.9 millones, para restituir las estructuras dañadas por la tormenta Ida, de las cuales 21 son de doble vía y 11 de una sola vía. Para las restantes 11 estructuras el MOP ha preparado los diseños, con el apoyo de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos (ASIA), y se gestionarán recursos externos para su financiamiento.

Los puentes de acero fueron adquiridos a la empresa norteamericana Acrow Corporation of América, y el Ministerio inició el proceso de instalación de puentes desde el primer trimestre del 2010, según escala de prioridades, en los siguientes departamentos: La Libertad, La Paz, San Vicente, Cabañas, Usulután y San Salvador. Estas estructuras han permitido garantizar la conectividad en importantes carreteras del país, especialmente del transporte de carga en las carreteras El Litoral y Panamericana.

Como parte de este esfuerzo, cinco puentes de instalación rápida se colocaron para reemplazar los puentes conocidos como: 1) Las Lajas, 2) San Antonio, 3) Machacala, 4) Tepechapa y 5) La Quesera.

Además, se han intervenido con dragado, limpieza y remoción de escombros. Y se han habilitado los siguientes puentes: quebrada La Quebradona, en Verapaz-Guadalupe; puente El Manguito, en Verapaz-Guadalupe; puente entre Guadalupe y San Benito y puente Bailahuevo sobre quebrada Las Peras, salida a San Cayetano.

CUADRO 11: ALGUNOS PROYECTOS DE MITIGACIÓN REALIZADOS

PROYECTO	MONTO	AVANCE
Obras mitigación por cárcava colonia Llano Verde, Ilopango	\$1 985 499	88,6%
Mantenimiento obras mitigación cordillera El Bálsamo	\$36 536	9,0%
Mantenimiento obras mitigación desagüe lago de Ilopango	\$3 450	6,0%
Obras mitigación costado sur Casa Presidencial, San Salvador	\$544 503	91,0%
Construcción muro km 4.5, Troncal del Norte, Ciudad Delgado	\$2 090	15,0%
Obras mitigación calle Román Peña, por cementerio San Martín	\$336 205	50,0%
Dragado arenal Tutunichapa y construcción muro Cruz Roja	\$350 000	95,0%
Construcción muro en Montealegre, Arenal Seco, Ilopango	\$125 300	79,0%
Construcción de tramo de bóveda, colonia San Francisco, San Salvador	\$170 800	69,0%
Construcción obras protección rampa intercambiador Planes de Renderos, San Salvador	\$5 802	70,0%
Construcción muro, Reparto Metropolitano, final pasaje San Jorge, San Salvador	\$34 707	75,0%
Obras mitigación en deslizamiento km 18, Carretera de Oro	\$ 45 000	30,0%
Construcción muro y obras protección Complejo Deportivo Colonia Santa Clara, San Jacinto	\$ 21 117	15,0%
Dragado y construcción de borda en Río Seco, San Pedro Masahuat	\$ 41 935	20,0%
TOTAL	\$ 3 732 945	

CUADRO 12: OBRAS DE PROTECCIÓN EJECUTADAS DE JUNIO DE 2010 A MAYO DE 2011

PROYECTO	MONTO	AVANCE
Proyecto obras de mitigación por cárcava en urbanización Altos del Bulevar, Sector I	\$808 689	100.00%
Proyecto obras de mitigación por cárcava en urbanización Altos del Bulevar, Sector II	\$470 794	100.00%
Construcción obras mitigación reparto Las Cañas, Ilopango, calle principal	\$651 984	100.00%
Construcción obras mitigación reparto Las Cañas, Ilopango, calle secundaria, Fase I	\$348 489	100.00%
Construcción obras mitigación reparto Las Cañas, Ilopango, calle secundaria, Fase II	\$773 192	100.00%
Obras de limpieza, dragado y ampliación de la capacidad hidráulica de la quebrada de invierno La Quebradona, Verapaz, San Vicente	\$478 571	100.00%
Rehabilitación del cauce de la quebrada Baila Huevo, en tramo de intersección con la Calle Chiquita y rehabilitación del cauce del río Acahuapa en el tramo de la colonia Ex Caridad, en el municipio de San Vicente	\$595 361	100.00%
Limpieza y desalojo de material en quebrada San Benito, cantón San Benito, municipio de Guadalupe, San Vicente	\$73 107	
Rehabilitación del canal de desagüe lago de Ilopango, a causa de tormenta Ida, Etapa II	\$430 887	100.00%
TOTAL	\$4 631 074	

CUADRO 13: CONSTRUCCIÓN DE LAS 8 OBRAS DE MITIGACIÓN

Nº	NOMBRE DE PROYECTO	UBICACIÓN DEL PROYECTO	MONTO
1	Construcción de caja en arenal Monserrat y colonia Málaga, 120.0 m. aguas arriba de las 17a av. sur, San Salvador.	San Salvador	\$ 1,859,577.37
2	Estudio diseño final “construcción de obras de mitigación en el picacho del volcán de san salvador, municipio de mejicanos, san salvador”.	San Salvador	\$ 416,631.32
3	Obras de mitigación en cárcavas de urb. y comunidad las victorias.	Soyapango	\$ 742,216.58
4	Construcción de muro de retención en la quebrada la lechuza en zona de casa presidencial.	San Salvador	\$ 300,828.60
5	Construcción de colector de aguas lluvias con su descarga, obras de mitigación y protección de taludes en calle Román Peña, municipio de San Martín, departamento de San Salvador.	San Martín	\$ 1,100,323.93
6	Obras de mitigación en derrumbe de kilómetro 18 1/2 carretera de oro	Apopa	\$ 201,627.58
7	Construcción de bóveda y muro de contención del parque central de Soyapango, San Salvador.	Soyapango	\$ 1,035,590.00
8	obras de mitigación en zona de cárcava colonia llano verde, (1 principal y 3 secundarias), Ilopango, San Salvador.	Ilopango	\$ 2,525,721.83
TOTAL:			\$ 8,182,517.21

CUADRO 14: CONSOLIDADO DE PUENTES COLAPSADOS Y DAÑADOS DURANTE LAS TORMENTAS 2009-2010

Nº	TORMENTA	PUENTES COLAPSADOS	PUENTES DAÑADOS	TOTAL
1	IDA	44	61	105
2	AGATHA	8	40	48
3	ALEX	2	5	7
4	MATHEW Y NICOLE	1	1	2
	TOTAL ACUMULADO	55	107	162

CUADRO 15: PUENTES DE ACERO INSTALADOS POR EL MOP ENTRE JUNIO 2010 Y MAYO 2011

Nº	PUENTE	MARCA	LONGITUD(EN METROS)
1	San José Luna, San Pedro Masahat	Mabey and Jhonson	24, un carril
2	San Antonio, La Libertad (emergencia)	Mabey and Jhonson	24, un carril
3	Acahuapa, San Vicente	Bailey	36, un carril
4	Las Lajas, Guadalupe, San Vicente	Acrow	42, dos carriles
5	San Antonio, La Libertad	Acrow	39, dos carriles
6	Melara, cantón Melara, La Libertad	Acrow	76, dos carriles
7	La Quesera, San Vicente	Bailey	36, un carril
8	Machacala, San Sebastián/ San Lorenzo	Bailey	36, un carril
9	Tepechapa, Tenancingo, Cuscatlán	Bailey	27, un carril
10	La Quebradona, Verapaz-Jerusalén	Acrow	45.7, un carril
11	Quebrada Seca, Verapaz, San Vicente	Acrow	24.3, un carril
	TOTAL	\$1 094 300 00	

CUADRO 16: PUENTES DEFINITIVOS Y PUENTES METÁLICOS MODULARES CON FINANCIAMIENTO POREJECUTAR EN 2011 Y 2012

CONCEPTO	CANTIDAD	MONTO ESTIMADO (EN US\$)
Puentes definitivos (donación USAID) con financiamiento	6	6 950 000 00
Obras civiles para la instalación de puentes metálicos modulares (Acrow) con financiamiento	16	8 313 049 00
Obras para instalación provisional de puentes metálicos modulares, con financiamiento	13	480 300 00
SUBTOTAL	35	15 743 349 00
TOTAL DE INVERSIÓN	46	\$16 837 649 00

CUADRO 17: PUENTES EN PROCESO DE CONSTRUCCIÓN Y CON CONSIDERABLE AVANCE

PUENTES
1. Puente sobre río Titihuapa, entre el Municipio San Ildefonso (San Vicente) y Ciudad Dolores (Cabañas).
2. Puente sobre río las Cañas, Cantón Tres Ceibas, Apopa.
3. Puente sobre río Quesalapa, Tenango-Tenancingo.



UNO DE LOS NUEVOS PUENTES INSTALADOS. SAN VICENTE

LOS PUENTES Y EL RIESGO

El Vice Ministerio de Obras Públicas creó una Subdirección de Puentes y Obras de Paso, dependiente de la Dirección de Adaptabilidad al Cambio Climático y Gestión Estratégica del Riesgo (DACGER), con el fin de dar soluciones integrales con un enfoque de gestión de riesgo al problema generado por la antigüedad, los sismos, las tormentas tropicales y otras situaciones. La Subdirección incluye entre su personal a expertos en estructuras, hidrología, geotécnica y otras ramas, cuyas acciones se orientan a favorecer a la población, especialmente aquella que por su condición de pobreza se ubica en áreas identificadas como de alto riesgo.

Este personal ha ejecutado 158 inspecciones por problemas de deslizamientos, existencia de cárcavas, daños en puentes y obras de paso, sistema de drenajes, viviendas en riesgo y daños en red vial. Los informes que este personal realiza son trasladados a otras direcciones de la institución para iniciar el proceso que lleve a la solución del problema.

OBRAS ESTRATÉGICAS PARA MEJORAR LA COMUNICACIÓN Y LA MOVILIDAD

La Institución ha diseñado un plan estratégico de obras de infraestructura pública cuya base son los mapas de pobreza y de alto riesgo. Dicho plan se fundamenta en el análisis sobre el desarrollo e importancia de la obra pública, el estado, la situación actual y las proyecciones para el futuro, donde la premisa fundamental es el desarrollo humano, económico y productivo, institucional, territorial, así como la sostenibilidad ambiental.

Las apuestas estratégicas no se limitan únicamente al actual quinquenio, sino que trascienden con la finalidad de aumentar el desarrollo de la obra pública, con eficiencia, inclusión y transparencia.

En este marco, el Viceministerio culminó los diseños técnicos y la preparación de las bases de licitación para la gestión

y obtención de un nuevo préstamo con el BCIE, por un monto de \$18 430 000, que se complementan con un aporte de contrapartida de \$2 602 489 para el financiamiento de la finalización del proyecto Apertura del Bulevar Diego de Holguín, Tramo II, Santa Tecla.

Este proyecto es una expresión del compromiso programático de la Institución y del Gobierno Central, en el marco de la promoción de una política de transparencia y combate a la corrupción.

Se promovieron dos procesos de licitación: el primero se abrió el 24 de septiembre y concluyó el 24 de febrero de 2011, y fue declarado desierto debido a que las empresas participantes no alcanzaron el puntaje mínimo requerido durante las diferentes fases. La declaratoria oficial de desierto se hizo en acto público, con participación de la Subsecretaría de Transparencia, el Observatorio Independiente de la Obra Pública, la Cámara Salvadoreña de la Construcción (CASALCO), las empresas participantes y la prensa. No se presentaron recursos al resultado de la licitación, en virtud de que las empresas reconocieron las deficiencias de sus ofertas.

El segundo proceso de licitación para la finalización de este proyecto se abrió el 26 de mayo de 2011, con la invitación pública a las empresas constructoras interesadas en la ejecución de la obra. Después de un proceso de consultas con gremiales dedicadas a la construcción y con representantes de empresas interesadas en el proyecto, se incorporaron algunas modificaciones a las bases de licitación con la finalidad de obtener una mayor participación de empresas nacionales. La construcción y supervisión de la obra iniciará en el mes de octubre de 2011, si el proceso concluye exitosamente.

Asimismo, se concluyó el documento de Condiciones Técnicas para las Bases de Licitación del Proyecto de finalización del By Pass de la Ciudad de Usulután, el cual contará con el financiamiento del BCIE por un monto de \$2 854 185 y una contrapartida del Gobierno Central de \$846 230, lo cual totaliza una inversión de \$3 700 415. La licitación se abrirá en el mes de julio de 2011.

- A través de la Oficina de Planificación Vial, durante el periodo examinado se concluyeron siete diseños finales y siete diseños conceptuales que se constituirán en nuevos proyectos de mejoramiento de caminos rurales, obras de mitigación, puentes y obras de protección ante la existencia de cárcavas.
- A esto se suma el desarrollo del proceso que llevará a la construcción de 91 nuevos proyectos estratégicos de impacto, entre los que figuran calles transversales a la Carretera Longitudinal del Norte, obras de desarrollo vial

urbano e interurbano, obras de protección y otras a ejecutarse. Algunas de estas se llevarán a cabo a finales del año 2011 y la mayoría durante el año 2012, con una inversión aproximada de \$189 611 000. Actualmente, un equipo de ingenieros trabaja en las fases de conceptualización, elaboración de condiciones técnicas, documentos contractuales, diagnóstico y en la fase de ejecución de estos 91 proyectos. Este trabajo es el resultado del esfuerzo de planificación plurianual que lleva a cabo el Ministerio.

- También se iniciaron las operaciones en el puente La Amistad, ubicado sobre el río Goascorán, punto fronterizo entre El Salvador y Honduras, producto de una donación del Gobierno de Japón, por \$12 000 000. Y se inició la gestión del fondo reembolsable para la construcción del By Pass de San Miguel y la ampliación de la Carretera Panamericana, tramo San Vicente-San Miguel. El proceso incluye la donación del estudio de factibilidad del By Pass San Miguel que ya está en curso.

INSPECCIÓN TÉCNICA EN VÍA ASFALTADA



INSPECCIÓN TÉCNICA EN UNA CALLE DEL ÁREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR

La Dirección de Investigación y Desarrollo Vial ha logrado conformar uno de los laboratorios de suelos más reconocidos de la región, especialmente por el equipamiento con que cuenta, la rigurosidad de sus procesos y la calidad de su recurso humano. Esta Dirección realizó un total de 101 informes técnicos sobre verificación de la calidad de obra en proyectos de infraestructura ejecutados por el MOP, 521 ensayos de campo y laboratorio, 37 informes relacionados con estudios y evaluaciones técnicas, 20 informes técnicos de verificación de la calidad de la mezcla asfáltica producida en la Planta Asfáltica de Lourdes y 2 trabajos de investigación aplicada.

A continuación se presentan las actividades consideradas más relevantes, realizadas por la Dirección de Investigación y Desarrollo Vial (UIDV-VMOP) en el periodo comprendido entre el 1 de junio de 2010 y el 31 de mayo de 2011.

CUADRO 18 :RESUMEN DE ACTIVIDADES REALIZADAS EN EL PERIODO 01/JUNIO/2010 - 31/MAYO/2011
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN VIAL

Actividad	Diseños y/o proyectos evaluados	Porcentaje (%)	Estudios y/o informes técnicos	Porcentaje (%)	Ensayos de campo y/o laboratorio y visitas	Porcentaje (%)
Verificación de la calidad de obra en proyectos de infraestructura que ejecuta el MOPTVDU.	17	19.1%	101	27.8%	521	18.4%
Estudios, evaluaciones y diseño de obras de ingeniería.	37	41.6%	37	10.2%	606	21.4%
Verificación de mezcla asfáltica que produce la planta asfáltica del MOPTVDU.			20	5.5%	387	13.7%
Medición de deflexiones utilizando el equipo deflectómetro de impacto (FWD), para realizar la evaluación de la capacidad estructural de pavimentos en proyectos de infraestructura vial.	6	6.7%	4	1.1%	1104	39.0%
Auscultación de estructuras a través de ensayos de prospección geofísica, utilizando el equipo Ground Penetrating Radar (GPR).	5	5.6%	5	1.4%	171	6.0%
Medición de la regularidad superficial (IRI y ahueamiento) de la red vial nacional para alimentar base de datos del SIGESVIES.			185	51.0%		
Monitoreo de taludes importantes: talud Los Chorros y talud La Leona			8	2.2%	19	0.7%
Investigaciones aplicadas en infraestructura vial			2	0.6%		
Participación en revisión de bases de licitación de proyectos de infraestructura	3	3.4%				
Participación en comisiones de recepción de obra	5	5.6%				
Participación en comisiones de evaluación de ofertas	9	10.1%				
Participación en comités técnicos institucionales e interinstitucionales	7	7.9%				
Otros			1	0.3%	22	0.8%
TOTAL	89	100%	363	100%	2830.0	100%

A continuación se presenta el detalle de estudios de suelo realizados para diferentes proyectos, entre los que se encuentran obras de mitigación de riesgos en zonas vulnerables.

- Estudio de suelos: colonia La Victoria II, municipio de Soyapango, departamento de San Salvador.
- Estudio de suelos: construcción de muro y obras de protección en complejo deportivo de colonia Santa Clara, San Jacinto, San Salvador.
- Estudio de suelos: obras de mitigación en cauce del río Matalapa en barrio La Vega y calle Paraguay, municipio de San Salvador, departamento de San Salvador.
- Estudio de suelos: tratamiento de capa base de calle de acceso al relleno sanitario de MIDES, municipio de Nejapa, departamento de San Salvador.
- Estudio de suelos: proyecto Mejoramiento de camino rural LIB31N, tramo San Pablo Tacachico-San Isidro Lempa, municipio de San Isidro Lempa, departamento de La Libertad.
- Estudio de suelo: puente sobre río Zazalapa, municipio de Arcatao, departamento de Chalatenango, Banco de Préstamo El Paisnal.
- Estudio de suelos: construcción de puente sobre quebrada Los Tubos, en zona de la comunidad Las Azucenas, cantón El Trillo, municipio de Usulután, departamento de Usulután.

Evaluaciones técnicas realizadas en obras de infraestructura

- Informe sobre inspección técnica realizada al proyecto: “Paso provisional, puente sobre río Huiza, cantón Melara, departamento de La Libertad”
- Informe sobre condición del talud ubicado en zona del km 18 ½, Carretera Panamericana (CA:1), municipio de Ciudad Delgado, departamento de San Salvador.
- Informe sobre inspección técnica a zona de quebrada La Lechuza, en tramo colindante con las instalaciones de la UIDV y la DMV del plantel La Lechuza del MOP, municipio de San Salvador, departamento de San Salvador.
- Opinión técnica sobre el uso de emulsiones asfálticas en actividades que realiza la Dirección de Mantenimiento Vial (DMV-VMOP) en obras de infraestructura vial.
- Opinión técnica sobre especificaciones técnicas para cementos asfálticos clasificados por viscosidad.

Investigaciones aplicadas

Incidencia de la fricción de la capa de rodadura en el desempeño de los pavimentos. (Investigación realizada dentro del marco de trabajo de graduación para optar al grado de ingeniero civil de la Universidad Centroamericana José Simeón Cañas).

CUADRO 19: Programación de metas periodo 01-junio-2011/1-mayo 2011
Formulación de objetivos y metas
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN VIAL (UIDV-VMOP)

Área	Objetivos	Metas
Gerencia de Auditoría de Calidad	Verificar la calidad de los materiales y procesos constructivos incorporados en los proyectos de infraestructura que ejecuta o desarrolla en el VMOP.	M-1 Proyecto verificados en cuanto a la calidad de materiales y procesos constructivos incorporados.
	Brindar soporte técnico especializado a las Unidades del Viceministerio de Obras Públicas, en lo relacionado con	M-2 Realiza evaluaciones técnicas en obras de infraestructura.
	Desarrollo investigaciones aplicadas en el área de infraestructura vial.	M-3 Ejecución de proyectos de investigación aplicada.
Gerencia de Sueldos y Materiales	Brindar soporte técnico especializado a las Unidades de Viceministerio de Obras Públicas, en lo relacionado con evaluación de obras de infraestructura vial	M-4 Verificación de la calidad en trabajos o proyectos ejecutados y/o administrados por la Dirección de Mantenimiento Vial (DMV-VMOP).
		M-5 Realizar evaluaciones técnicas en obras de infraestructura.
	Desarrollo investigaciones aplicadas en el área de infraestructura vial.	M-6 Ejecución de proyectos de investigación aplicada
	Brindar mantenimiento a los equipos de laboratorio y de soporte utilizado para la realización de ensayos	M-7 Gestionar y administrar el contrato de servicio, correctivo, foráneo y calibración de equipos de laboratorio.
Gerencia de Investigación y Desarrollo	Brinda soporte técnico en las actividades de verificación de la calidad que realiza la UIDV en los proyectos que ejecutan o desarrolla el VMOP	M-9 Realiza evaluaciones y/o ensayos de campo mediante equipos especializados y no destructivos en proyectos de infraestructura vial.
		M-10 Realiza evaluaciones técnicas en obras de infraestructura.
	Brindara soporte técnico especializado a las unidades de Viceministro de Obras Públicas, en lo relacionado con evaluación de obras de infraestructura vial.	M-11 Realizar el monitoreo de taludes críticos en carreteras (zona Los Chorros, km 15,9 y km 16,3 zona curva La Leona, km 53)
		M-12 Medición de la regulación superficial de vías pavimentadas que constituyen la red vial nacional. La información es utilizada por la UPV
	Desarrollo investigación aplicadas en el área de infraestructura vial	M-13 Ejecución de proyectos de investigación aplicada.
	Brindar mantenimiento a los equipos especializados y de soporte utilizados para realización de ensayo.	M-14 Realizar la gestión y administración del contrato de servicio perfilómetro láser, deflectómetro de impacto y camioneta tipo VAN

PROGRAMA INFRAESTRUCTURAS SIN BARRERAS

La construcción y funcionalidad del desarrollo urbano en el país no depende únicamente de su capacidad financiera. Las sociedades, sus territorios y ciudades son inevitablemente diversas, en su composición tanto social como cultural. Por lo tanto, su funcionalidad de carácter civilizatorio depende del respeto y de la disposición de los medios necesarios para incluir dicha diversidad, labor que está encomendada al VMOP a través de la Unidad de Ciudades Inclusivas y no discapacitantes.

El Ministerio está convencido que El Salvador puede hoy dar pasos importantes en la transformación urbana de las ciudades a fin de humanizar la infraestructura y los servicios, para volverlos inclusivos, respetuosos y tutelares de los derechos inalienables de las personas diversas y con diferentes características. Todo esto enfocado principalmente en promover espacios públicos accesibles y en devolver la soberanía de las calles a los seres humanos.

En este sentido, se fundó este año el Primer Taller de Baldosas Táctiles, cuyas estructuras serán usadas en la construcción de circuitos inclusivos en San Salvador, con el objetivo de facilitar la movilidad de los no videntes y de las personas con otras discapacidades. Este proyecto se constituye en un nuevo elemento del programa Ciudades Inclusivas que impulsa la institución, a quien le corresponde según la Ley, recortar el desarrollo urbano. El Taller está a cargo de un grupo de mujeres pertenecientes a la Unidad de Respuesta a la Comunidad del MOP, quienes fueron capacitadas por expertos de la empresa privada en la elaboración de este tipo de estructuras, en un emprendimiento público-privado y ciudadano.

Se proyecta elaborar 62 mil baldosas para la construcción del Eje Peatonal Inclusivo, que incluirá rampas, mejoramiento de aceras y la colocación de las baldosas táctiles, que facilitarán a los no videntes el paso y su dirección. Las baldosas de líneas significarán paso libre y las de esferas, precaución o alerta porque se ha llegado a una esquina, porque se tiene que cruzar la calle, o el término de acera o el ingreso a un edificio o instalaciones como escuelas, hospitales, iglesias, oficinas públicas, etc.

Este proyecto convertirá a El Salvador en pionero a nivel de Centroamérica en implementar este tipo de señalización para personas no videntes, que actualmente es utilizado únicamente en las ciudades de los países considerados desarrollados.

Con este proyecto, el MOP, además de brindar un importante punto de apoyo a la calidad de vida de los no videntes, también generará trabajo, especialmente para la mujer en riesgo de violencia.

Esto se añade al proceso de adquisición de semáforos para personas invidentes y a la inauguración de nuevas épocas a partir de la cual El Salvador construirá puentes con pasarela peatonal.

REFORESTACIÓN DE LOS DERECHOS DE VÍA



REFORESTACIÓN DE ÁREA VERDE EN LA AUTOPISTA QUEZALTEPEQUE-SITIO DEL NIÑO, LA LIBERTAD

Por otra parte, debido a factores como el aumento de la población, la eliminación de gases tóxicos, la falta de conciencia social y el calentamiento global, entre otros, el Ministerio de Obras Públicas ha tomado la iniciativa de implementar campañas de reforestación en los derechos de vía que son propiedad de esta cartera de estado. Ello se inscribe dentro del Programa Rescate de Vías Estratégicas, y es parte de sus funciones públicas.

Considerando fundamental el incremento de la vegetación para la purificación del aire y para aplacar en cierta forma las consecuencias del calentamiento global, creemos que una de las formas para lograrlo es plantar árboles en los lugares públicos, tales como carreteras y espacios públicos. Todo esto realizado en sociedad con las municipalidades, las comunidades y el empresariado interesado en el desarrollo del país.

Este proyecto ha dado inicio con la siembra de 10 mil árboles y busca rescatar las vías estratégicas del MOP, y con ello preservar la mayor reserva de agua del país, beneficiando de forma directa a la zona de la carretera que rodea las faldas del volcán de San Salvador, entre las que se encuentran el Área de Reserva Ecológica Complejo El Playón, los municipios de San Juan Opico, Quezaltepeque y Mejicanos. Adicionalmente se mejora con ello, la imagen visual de nuestras carreteras y contribuye a conservar las especies animales nativas de nuestro país.

EMPLEO INTENSIVO

Desde el compromiso programático de esta administración existió un marcado interés por generar acciones que contribuyen a enfrentar los problemas económicos y sociales a través de programas incluyentes, tal como lo establecen el Plan Anticrisis y el Plan Quinquenal que, entre otros, entraña un gran compromiso en la generación de empleo.

En esa dirección, a principios de año se lanzó el Programa de Empleo Intensivo en la Obra Pública, una estrategia nacional para ayudar a reactivar la economía de forma sostenible y que está animada por el interés de ayudar a que los pertenecientes a los sectores más golpeados por la crisis puedan salir adelante.

El MOP ha venido trabajando desde 2009 en el fortalecimiento institucional para el impulso de este programa, junto a la Secretaría Técnica de la Presidencia y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El Ministerio y el FOVIAL trabajan un **modelo propio para la operación y gestión de microempresas de mantenimiento vial**, para lo cual han modificado el sistema de preclasificación de empresas, en forma de contratación.

El objetivo general del programa es generar empleo digno con prioridad hacia jóvenes en riesgo y familias en condición de pobreza, mediante la conformación de microempresas de mantenimiento de los caminos y de esa manera contribuir a dinamizar las economías locales y favorecer el desarrollo sostenible.

Hoy en día se está desarrollando un programa piloto, apoyado por la Agencia Luxemburguesa para la Cooperación al

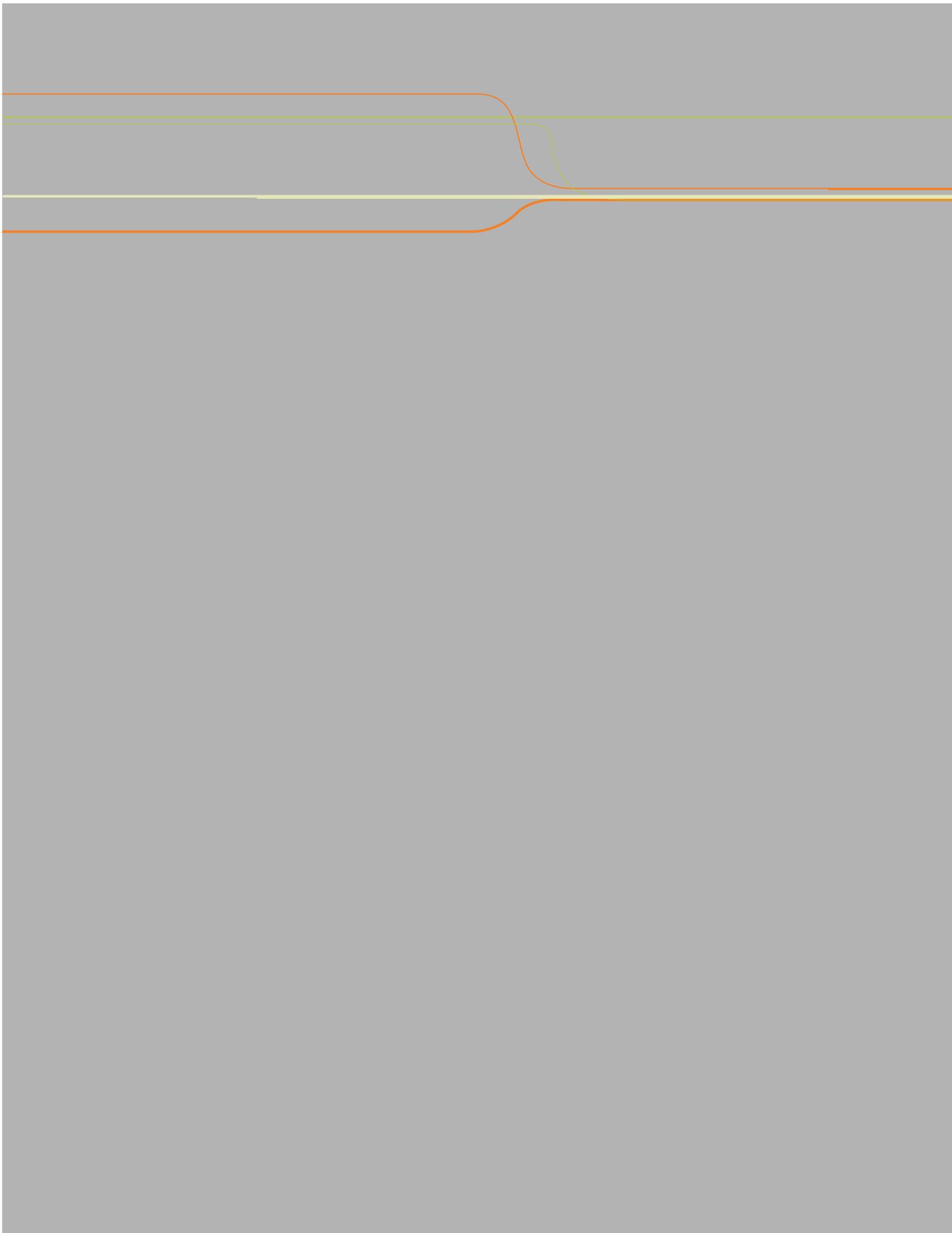
Desarrollo, a través de la entidad administradora: el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). El convenio de cooperación suscrito con estas instituciones asciende a \$185 000.00 para su ejecución en los municipios de Ahuachapán y San Martín.

Este programa inicia con la conformación de cuatro microempresas pertenecientes a estos dos municipios, y se enmarca en la fase piloto del eje tres de Comunidades Solidarias Urbanas y como estrategia de salida del Programa de Apoyo Temporal al Ingreso (PATI).

El programa brindará fortalecimiento para la gestión empresarial (capacitación y asistencia técnica); creará un Sistema de Acreditación de microempresas; formará para el trabajo en actividades de mantenimiento de caminos; fortalecerá el componente asociativo empresarial y proporcionará equipos y herramientas básicas para la realización de su trabajo. Más adelante se abrirá una fase de expansión del programa, que tendrá el apoyo presupuestario de otras entidades financieras y que al final generará empleo en las zonas catalogadas como de extrema pobreza.

PROYECTO CONJUNTO PNUD-MOP: DINAMIZANDO LA INVERSIÓN Y LAS ECONOMÍAS LOCALES.

En este marco, se ejecuta actualmente el convenio de cooperación con el PNUD para el proyecto “Dinamización de economías locales mediante el desarrollo y la reconstrucción de la infraestructura pública”, que incorpora un monto de \$48.5 millones para infraestructura y un aporte para el fortalecimiento de las capacidades del MOP con un monto de \$200 mil dólares.

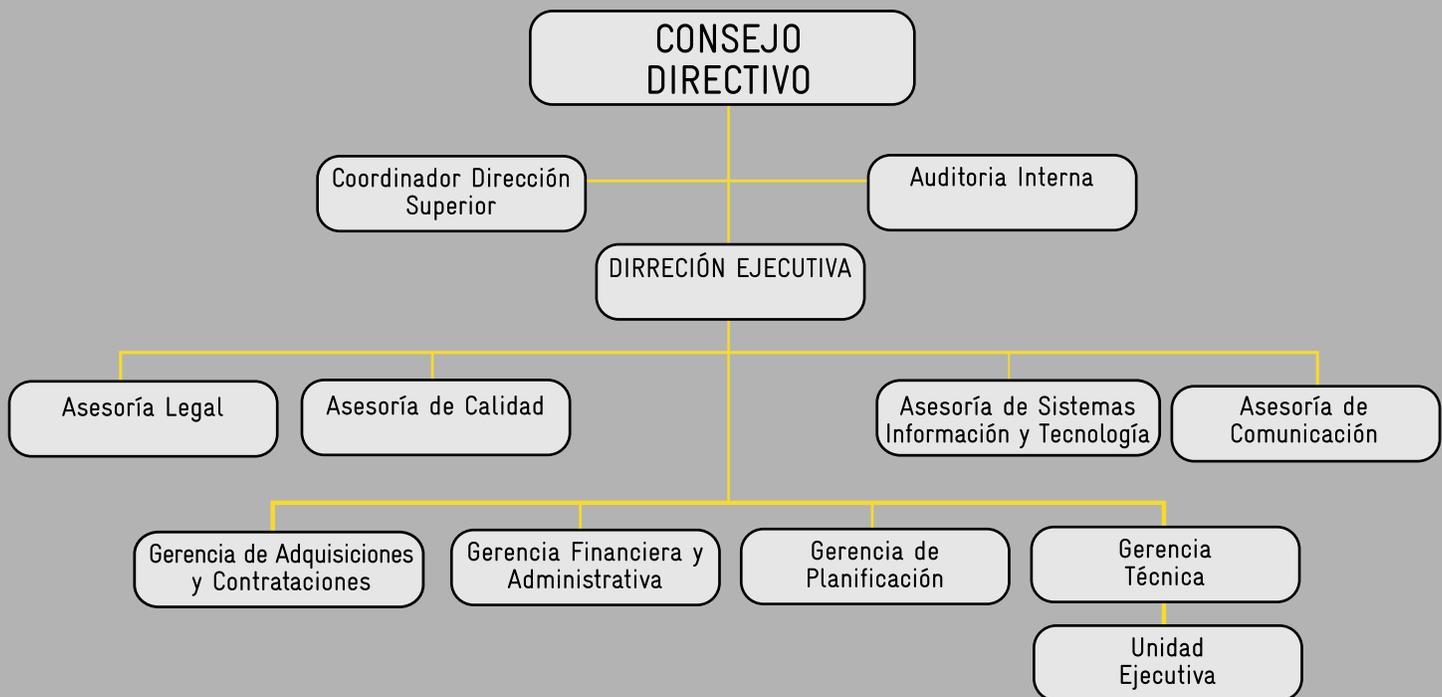


FOVIAL: VÍAS QUE ABREN OPORTUNIDADES



ELIUD AYALA,
DIRECTOR EJECUTIVO DEL FOVIAL.
OBRAS DE REPARACIÓN DE
PUENTE ACAHUAPA, SAN VICENTE

Para FOVIAL, las vías no son sólo rutas habilitadas para el paso vehicular; son también oportunidades para las personas. Una visión de país impulsa al FOVIAL a trabajar por la conectividad y el mantenimiento de las vías para que quienes esperan al progreso vayan a su encuentro con esperanza. El FOVIAL emplea la técnica, la eficiencia, la calidad y la transparencia para abrir el camino al empleo, a la salud, la educación, la inversión y el progreso.





Para FOVIAL, las vías no son sólo rutas habilitadas para el paso vehicular; son también oportunidades para las personas. Una visión de país impulsa al FOVIAL a trabajar por la conectividad y el mantenimiento de las vías para que quienes esperan al progreso vayan a su encuentro con esperanza. El FOVIAL emplea la técnica, la eficiencia, la calidad y la transparencia para abrir el camino al empleo, a la salud, la educación, la inversión y el progreso.

El 2010 fue para FOVIAL el año de los mayores desafíos. Un invierno sin precedentes hizo de la atención a las emergencias una prioridad incuestionable y puso la más dura prueba a su calidad y eficiencia. Su arduo trabajo y resultados sólo pudieron abrirse paso en medio de las estrecheces presupuestarias y salió adelante gracias a la disposición, iniciativa e inventiva de contratistas, administradores y técnicos que estuvieron llamados a responder a las demandas crecientes de nuestros usuarios.

Este periodo expuso una realidad que devino en desafío para el FOVIAL. Confluyeron una serie de elementos relevantes: una mora vial de más de 800 km (la cantidad que se atendía en 2002 era de 4422 km y para 2010 ascendió a 6570 km), la necesidad de saldar una deuda pendiente, el impacto de la inflación acumulada y la falta de indexación de los ingresos que dieron vida a la institución, agravado todo ello con la devastación del peor invierno de los últimos 30 años.

Durante 2010, la autónoma dio pasos importantes para contribuir a hacer realidad un proyecto de financiamiento viable que dé estabilidad y garantice la continuidad de una institución de valor y eficacia comprobados. Por medio de la consultoría **“Estudio para la propuesta de nuevas fuentes de sostenibilidad financiera del Desarrollo Vial en El Salvador”**, se han analizado diferentes escenarios de ingresos para el FOVIAL hacia los próximos 10 años.

Si se aprobaran las recomendaciones para elevar los ingresos de FOVIAL en el 2011, la capacidad anual de inversión aumentaría de \$71,1 millones a \$122,2 millones, equivalente a un incremento de 71,7% con respecto a la condición actual.

OBRAS DE MANTENIMIENTO

Pese a las adversidades en este periodo, FOVIAL dio mantenimiento al 100% de la red vial prioritaria de su responsabilidad, aún con algunas insuficiencias.

Tras los embates climatológicos de noviembre de 2009 y del año 2010 se cayó la red vial y se perdió la conectividad de importantes vías y fronteras. Ríos y quebradas sobrepasaron la capacidad hidráulica de los puentes y obras de paso, obligando la movilización inmediata de equipos para rehabilitar el tránsito en carreteras que quedaron cerradas. Se dañaron puentes, carreteras y se afectó la estructura de los pavimentos.

De esta manera, durante 2010 se desalojaron 199 680 metros cúbicos de tierra que obstruían rutas prioritarias en vías pavimentadas y no pavimentadas. De igual manera, tres puentes y 33 cárcavas fueron reparados por completo, totalizando \$2 155 301,35. Este esfuerzo representó una inversión en mantenimiento rutinario de \$40 327 856,72 que fueron utilizados en importantes obras de reparación de puentes y obras de paso, así como en obras de mitigación, mediante la reparación de cárcavas, de las que algunas están por concluirse en este año 2011.

El FOVIAL recibió del Ministerio de Obras Públicas y ejecutó \$13 millones de los fondos IDA, que se emplearon en la reparación de cárcavas, puentes y obras de paso.

De no haber sido por la mística de trabajo y el compromiso que trabajadores, supervisores y contratistas de las diferentes empresas que laboran con FOVIAL, no habría sido posible restablecer la conectividad vial de manera casi inmediata en muchos de los casos.

PAVIMENTACIÓN CAMINOS RURALES

Este proyecto que inició en 2008 es uno de los programas especiales del FOVIAL. La pavimentación de caminos rurales

ha permitido transformar las condiciones no sólo de la vía sino también de las comunidades, cantones o caseríos, mejorando el tránsito de los usuarios, lo que permite el desarrollo del comercio, la industria y la ganadería.

En el año 2010 se concluyeron los proyectos de mejoramiento de camino rural: el tramo Bolívar-San José la Fuente, en el departamento de La Unión, cuya longitud atendida es de 5,8 km; el mejoramiento de 15,5 km del camino rural Ilobasco-Presa 5 de Noviembre y la ampliación del primer tramo de la carretera al Puerto de La Libertad con una longitud de 7,6 km.

También se dio seguimiento al proyecto de mejoramiento del camino rural entre el cantón La Canoa-Corral de Mulas, en el departamento de Usulután, donde se atienden 31,6 km de vías. Este proyecto concluirá en 2011.

RESCATE DE VÍAS

En noviembre de 2010 y finalizado el invierno, FOVIAL se propuso dar un giro a la orientación de fondos para el mantenimiento de la red vial, asignando una importante parte de los mismos al Programa de Mantenimiento Periódico. El propósito es intervenir de manera agresiva las rutas clave en el corredor metropolitano, atendiéndolas de manera integral y minimizando la necesidad de bacheo durante el invierno.

Se delineó y comenzó a ejecutar un plan maestro de inversiones plurianual con cuatro planes específicos:

1. Ejecución del diseño **de dos tramos de la carretera Longitudinal del Norte, que fueron entregados al MOP.**
2. Incremento de la red vial en la zona oriental con énfasis en la ciudad del Puerto de La Unión y la rehabilitación de diversos caminos rurales de oriente.
3. Rescate del corredor litoral pacífico.
4. Rescate del corredor estratégico longitudinal del AMSS.

Para los primeros tres, se ejecutaron las tareas relacionadas con el diseño. Para el cuarto, se inició la ejecución de las obras con el recarpeteo profundo el bulevar Venezuela y la 75 avenida norte en San Salvador.

El plan de rescate de vías iniciado en 2010 considera además importantes proyectos de reparación de grietas y fisuras e intervenciones en el oriente del país, una de las zonas más afectadas por el vencimiento de la vida útil de las vías y los fuertes embates del invierno.



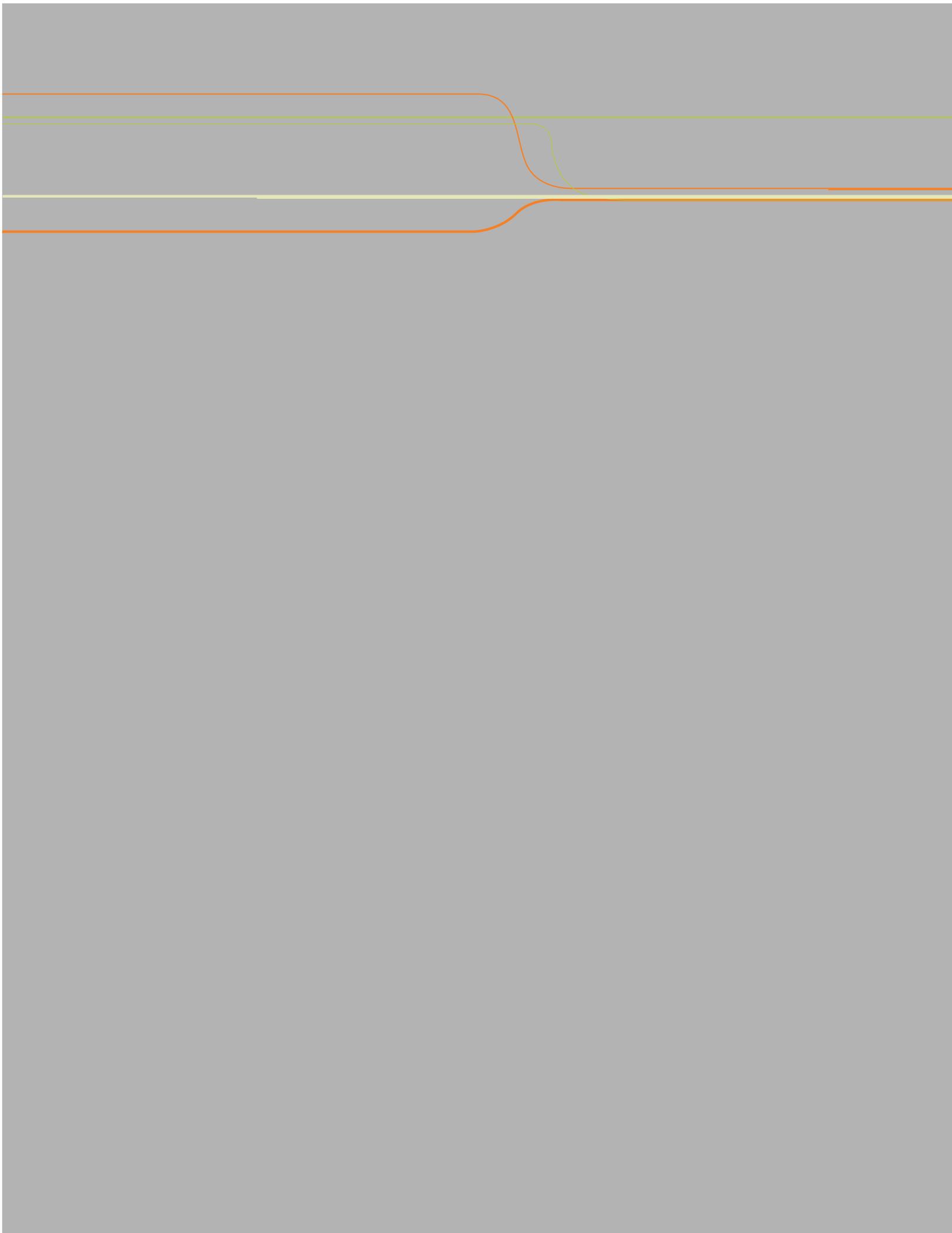
CONSTRUCTORES Y SUPERVISORES. PUENTE ACAHUAPA, SAN VICENTE

MAYOR PARTICIPACIÓN DE EMPRESAS

De 255 empresas que retiraron documentos de calificación en 2009, se aumentó a 313 en 2010, evidenciando el creciente interés de los proveedores de servicios viales de participar de las actividades de FOVIAL y de la apertura a la participación transparente de las empresas en la obra pública. Así, FOVIAL cuenta con el mayor y mejor organizado registro de empresas proveedoras de servicios de obras públicas del país. De 313 empresas, 259 fueron las ejecutoras, 120 supervisoras y 56 diseñadoras. De ellas 49,20% presentaron documentos para calificar, **contratándose 155 proyectos de diseño, ejecución y supervisión.** El monto total comprometido para estos proyectos ascendió a \$62,88 millones.

Asimismo, se impulsó un programa de capacitaciones técnicas dirigidas a contratistas, supervisores y diseñadores en temas relacionados al diseño y construcción de materiales de resistencia baja controlada, estabilizaciones con cemento, reciclado de pavimentos flexibles, pavimentos unicapa y pavimentos de concreto.

Los objetivos para el año 2011 incluyen conquistar un liderazgo centroamericano en relación con los fondos viales y participar activamente en los emprendimientos mesoamericanos y latinoamericanos, convocar el financiamiento y dinamizar la capacitación técnica e institucional de carácter internacional. Igualmente, queda abierto el desafío de fortalecer una institución de alto estándar, capaz de ejecutar proyectos audaces de alcance estratégico.

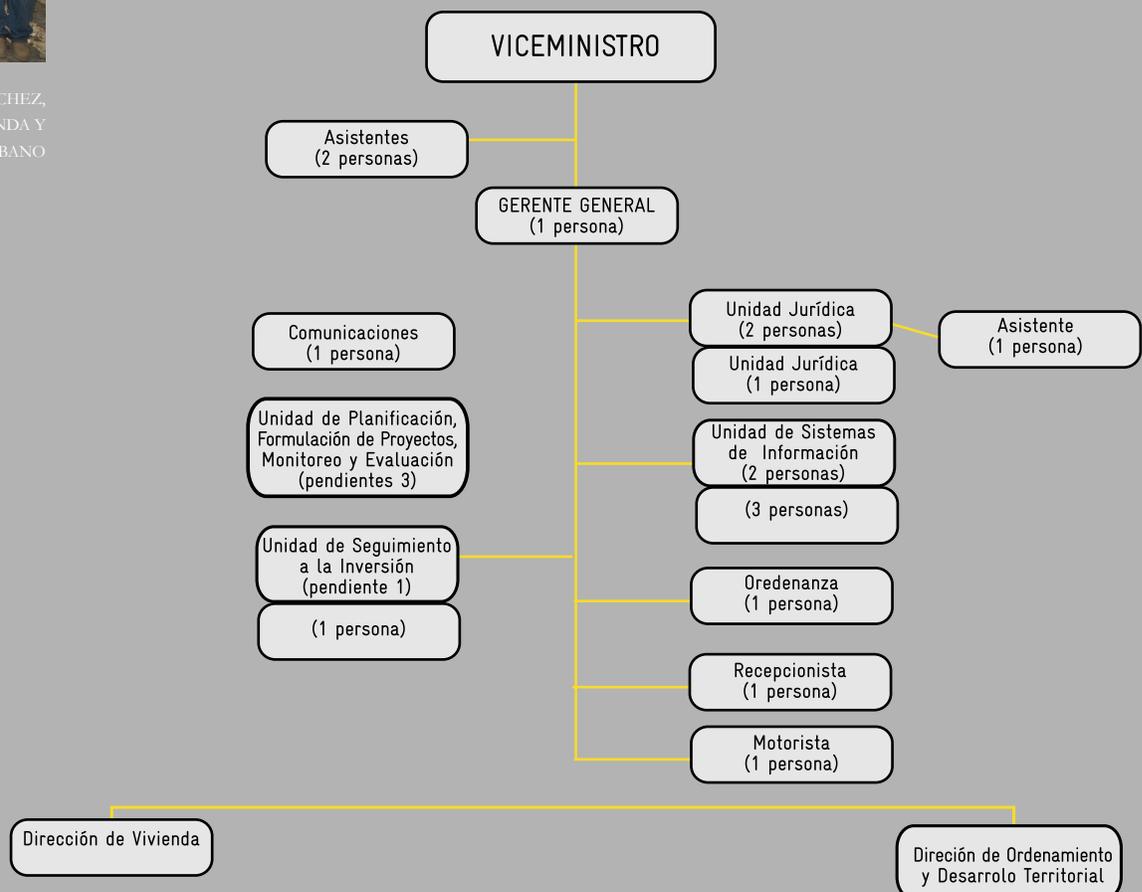


VICEMINISTERIO DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO: CONSTRUYENDO HABITAT



ROBERTO GÓCHEZ,
VICEMINISTRO DE VIVIENDA Y
DESARROLLO URBANO

El objetivo del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano es lograr, como ente rector del sector, el desarrollo y ordenamiento territorial, y la disminución del déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda.





El Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU) es el ente rector, encargado de formular y dirigir la Política Nacional de Vivienda y Desarrollo Urbano y de elaborar Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, al igual que desarrollar proyectos de Asentamientos Humanos en El Salvador. Para ello está poniendo en marcha diversas acciones encaminadas a lograr que más familias salvadoreñas puedan acceder a un mejor nivel de vida, específicamente en lo relacionado al área de vivienda. Una de las acciones relevantes que ha desarrollado en el período es la reestructuración de sus dos principales direcciones: la de Vivienda y la de Ordenamiento y Desarrollo Territorial.

Con estos instrumentos estratégicos se pretende sentar las bases y las condiciones para que la población salvadoreña tenga mayor acceso a una vivienda digna, en un hábitat seguro y sostenible, focalizando el subsidio hacia familias de escasos recursos económicos, promoviendo la inclusión social y la equidad de género, así como también el apoyo a la generación de empleo a través del fortalecimiento de la industria de la construcción, especialmente la producción de la vivienda social, como un importante dinamizador de la economía nacional.

El Viceministerio de Vivienda tiene el enorme desafío de liderar la acometida a la precaria situación habitacional de El Salvador, que en el año 2007 presentaba un déficit cualitativo de 315 918 viviendas y cuantitativo de 44 383 viviendas en todo el país. El desafío implica dotar de una vivienda adecuada a las familias de bajos ingresos económicos, especialmente a las que viven en zonas de alto riesgo, para que se desarrollen en un ámbito seguro y sostenible, promoviendo el concepto de ciudades inclusivas y sostenibles, que aseguren viviendas de mayor superficie, de mejor calidad y emplazadas en lugares no vulnerables, además de otorgarles las herramientas o alternativas de desarrollo económico, así como también dar continuidad al sistema de subsidios de carácter focalizado hacia familias de bajos ingresos.

Simultáneamente, el Viceministerio de Vivienda ha generado instrumentos y gestionado recursos para mejorar las viviendas ya existentes. Es por ello que el **Programa Piso Techo** tiene un sistema de subsidios para mejorar las condiciones

habitacionales de la población que se ubica en los municipios catalogados con pobreza extrema severa y alta. Este avance se contempla mediante el mejoramiento de la materialidad de los pisos, aunque en algunos casos se intervendrá en la construcción de vivienda permanente o desmontable y en soluciones habitacionales en altura.

Asimismo, el Viceministerio introdujo un sistema de subsidios para mejorar el acceso de los barrios marginales urbanos a los servicios básicos y para fortalecer la capacidad de los municipios de ejecutar proyectos de vivienda, a través del programa Mejoramiento Integral de Asentamientos Urbanos Precarios.

Debido a los estragos ocasionados por la tormenta Ida en el 2009 fue necesario crear la **“Política del VMVDU ante los efectos de la tormenta Ida”**, cuyo objetivo principal es facilitar solución habitacional a las familias afectadas por el fenómeno natural y contribuir a la disminución del déficit habitacional de tipo cuantitativo y cualitativo.

La Dirección de Ordenamiento y Desarrollo Territorial ha impulsado la modernización de los trámites de urbanismo y construcción, la investigación y reglamentación de sistemas constructivos para la producción de vivienda social, la sistematización de la información territorial, la descentralización de capacidades hacia las regiones para el ordenamiento y desarrollo territorial, así como grandes proyectos de ley y políticas como las de ordenamiento y desarrollo territorial, la de suelos, la de lotificaciones, entre otras.

PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO TERRITORIAL

Destaca la formulación de Planes de Desarrollo Territorial para las Subregiones de San Miguel y el Área Metropolitana de San Salvador. Con ello el Viceministerio da cuenta de que por primera vez en la historia, El Salvador cuenta con planes de Desarrollo Territorial para todo el país, contenida en 282 tomos. Asimismo, las labores de esta Dirección han estado centradas en gran medida en la implementación de las Oficinas

de planificación y gestión del territorio (OPLAGEST), para las regiones de La Libertad, La Paz y El Trifinio. Otra de las labores fundamentales de esta Dirección ha sido el seguimiento al proceso de transferencia de competencias y fortalecimiento de capacidades para la implementación de los planes territoriales de las regiones de La Paz, La Libertad y El Trifinio.

De esta forma se han creado y ejecutado diferentes programas desde los cuales se impulsa un mejor hábitat, junto con la producción de una vivienda digna asentada en lugares no vulnerables, tomando en consideración el desarrollo y ordenamiento territorial. Además de reaccionar con profesionalismo ante las emergencias que se han presentado a causa de los fenómenos naturales ocurridos en el último año, coordinando labores de atención y de solución con diferentes instancias, que van desde la comunidad y los gobiernos locales hasta el Gobierno Central.

Con el objetivo de dar cumplimiento a las líneas estratégicas contenidas en el Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014, el Viceministerio ha realizado un proceso de reestructuración organizacional, que conlleva al cumplimiento de los programas y proyectos prioritarios según área estratégica.

Las principales modificaciones a la estructura organizacional consisten en la creación de la Dirección Nacional de Vivienda, que tiene a su cargo la formulación, ejecución y seguimiento de los proyectos y programas relacionados al sector Vivienda Social, y que se encuentran contenidos en el Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014. En tal sentido, se han creado la

Gerencia de Proyectos y Gestión de Riesgos, la Gerencia de Comunidades Solidarias y la Gerencia de Desarrollo Técnico Social, que en conjunto tienen a su cargo el diseño, formulación y seguimiento de proyectos estratégicos, así como el acompañamiento técnico y social adecuado.

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIVIENDA

Dentro del ámbito que le compete al VMVDU dentro del Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014, el Viceministerio ha trabajado en los siguientes programas prioritarios de vivienda, contenidos en la política para dicha área:

Programa Piso-Techo

El objetivo de este programa consiste en introducir un sistema de subsidios para mejorar las condiciones habitacionales de la población que se ubica en los municipios de extrema pobreza severa, mediante el mejoramiento de pisos, y en algunos casos se intervendrá en la construcción de vivienda permanente o desmontable y en soluciones habitacionales en altura.

A continuación se muestra un consolidado de la inversión y de la cantidad de viviendas que representa por cada una de las instituciones asociadas al cumplimiento del Programa Casa para Todos. En el mismo se detalla la cantidad de viviendas por año de ejecución, separando las viviendas construidas y las que están en ejecución y/o por iniciar (fondos comprometidos).

CUADRO 20: CONSOLIDADO PROGRAMA CASA PARA TODOS

INSTITUCIÓN	AÑO 2010 (Vivienda Constituidas)		AÑO 2011 (Vivienda Constituidas)		AÑO 2011 (En ejecución)		TOTALES	
	INVERSIÓN	VIVIENDAS	INVERSIÓN	VIVIENDAS	INVERSIÓN	VIVIENDAS	INVERSIÓN	VIVIENDAS
VMVDU	\$1 950 000,00	390	\$0,00	0	\$0,00	0	\$1 950 000,00	390
FONAVIPO	\$4 576 500,00	339	\$2 149 230,00	155	\$76 360 000,00	3320	\$83 086 224,00	3 814
Constructores privados					\$81 255 000,00	2809	\$81 255 000,00	2 809
FSV Financiamiento a largo plazo	\$10 610 045,50	644	\$5 580 000,00	342			\$16 190 045,50	986
TOTAL	\$17 136 545,50	1 373	\$7 729 230,00	497	\$157 615 000,00	6,129	\$182 480 755,50	7 999

Por su parte, el Instituto Libertad y Progreso, como entidad gubernamental especializada en programas de legalización a favor de las familias de escasos recursos económicos de El

Salvador, reporta los siguientes resultados en el ámbito de su competencia:

CUADRO 21: RESULTADOS DEL ILP DURANTE ESTE AÑO

ACTIVIDAD	PROYECTO	BENEFICIARIOS
Diagnósticos	42	2 247
Análisis jurídicos	65	2 020
Mediciones e inspecciones	33	838 (lotes)
Legalizaciones/ escrituraciones	29	3 424

Para apoyar financieramente este programa, el Viceministerio ha incluido en el Proyecto de Préstamo BID Fase II en negociación al momento de éste Informe un monto de \$12,10 millones como préstamo. Y con el fin de disponer de la documentación técnica que permita iniciar los proyectos inmediatamente después de que la Asamblea Legislativa apruebe esta operación de préstamo, el Viceministerio ha realizado las siguientes tareas:

- Se ha iniciado el proceso de calificación de beneficiarios en tres municipios, en donde se verán favorecidas 1800 familias.
- Se han elaborado las bases de licitación para intervenir durante el año 2011 en 12 municipios de los departamentos de Cabañas y Chalatenango.
- Para el resto del quinquenio se llevará a cabo el proceso de licitación y contratación para intervenir en 16 municipios en 7 departamentos, para completar la meta de 20 mil intervenciones.

Programa De Vivienda Social**a. Entrega de Bonos para adquisición de vivienda**

Durante el período comprendido de junio a diciembre de 2010, con fondos provenientes del Programa de Vivienda Fase I (BID 1379/OC-ES), se ejecutó un monto de \$1 371 634,9 en los siguientes componentes:

- Entrega de Bonos para adquisición de vivienda: \$1 120 675,00 que beneficiaron a más de 200 familias afectadas por desastres naturales o en condición de riesgo.
- Modernización del VMVDU y legalización de tierras: \$250 940,05.

b. Mejoramiento Integral de Asentamientos Precarios Urbanos-MIAPU

A través del programa MIAPU cuyo objetivo es mejorar el acceso de la población que habita en asentamientos precarios a servicios básicos realizando obras de mejoramiento vial, equipamiento social y fortalecimiento comunitario, y con fondos provenientes de una cooperación técnica del BID, se han obtenido los siguientes resultados:

- Se encuentran formuladas seis carpetas técnicas, que incluyen los estudios y diseños para ejecutar obras de

mejoramiento e introducción de servicios básicos.

- Otras siete carpetas técnicas están en proceso de formulación.

Este esfuerzo técnico permite al Viceministerio estar listo para iniciar los proyectos al momento que se obtenga el financiamiento, que actualmente se gestiona por medio del Secretaría Técnica y el Viceministerio de Vivienda con las agencias, bancos y gobiernos que se detallan a continuación:

CUADRO 22: PROYECTOS FINANCIADOS DURANTE ESTE PERIODO DEL AÑO

FUENTE DE FINANCIAMIENTO	MONTO
Préstamo BID fase II	\$26 millones
Canje de Deuda KFW	€10 millones
Unión Europea	\$8 millones
República de Japón	\$2.5 millones

c. Atención a familias en riesgo por inundaciones o deslizamientos

Para atender a las familias que se encuentran en situación de alto riesgo en las faldas del volcán de San Salvador, en el área correspondiente al municipio de Mejicanos, en conjunto con FONAVIPO y con recursos del Plan Anti Crisis, se está desarrollando un condominio habitacional que estará conformado por ocho edificios de cuatro niveles cada uno y contendrá 128 apartamentos habitacionales. Los principales avances en este esfuerzo son:

- A la fecha se han iniciado las actividades de terracería y urbanización.
- Se están preparando los procesos de licitación para la construcción de los edificios.

Programa de Vivienda Social Casa Para Todos

Este programa busca sentar las bases a corto, mediano y largo plazo, para que todos los salvadoreños puedan acceder a una vivienda digna, en un entorno seguro e inclusivo, focalizando los subsidios hacia las familias de más bajos recursos económicos. Con el programa *Asentamientos Urbanos Productivos y Sostenibles*, que cuenta con un financiamiento proveniente de las Naciones Unidas que asciende a \$5,2 millones, se desarrollará un modelo de intervención en el que confluyen esfuerzos de los actores públicos, privados, organizaciones de la sociedad civil y la población beneficiaria del proyecto, quienes participan en el diseño e implementación de una estrategia de mercados inclusivos para la producción de vivienda digna y desarrollo económico y local. El proyecto se desarrollará en tres años (enero 2010 a diciembre 2012) en dos asentamientos del Área Metropolitana de San Salvador: La Cruz (Santa Tecla) y Santa Carlota (Apopa), con lo que se beneficiará a 750 familias. En

la implementación intervienen tres Agencias del Sistema de Naciones Unidas: PNUD, ONUDI Y UN-HABITAT.

El programa busca contribuir principalmente a los siguientes aspectos:

- La creación de una Política Nacional de Vivienda.
- El fortalecimiento de la cadena de valor de la industria de la construcción.
- La promoción del desarrollo económico local.
- El intercambio de experiencias y gestión del conocimiento.

La otra iniciativa que impulsa el VMVDU se denomina **Rescate de la función habitacional en el Centro Histórico de San Salvador mediante la implementación de cooperativas de vivienda por ayuda mutua**, que tiene como objetivo la canalización de subsidios para apoyar en la recuperación del Centro Histórico de San Salvador y lograr así su reactivación socioeconómica y la revaloración de su importancia cultural, buscando el desarrollo de un modelo autogestionario que incentive a su densificación y al aprovechamiento de su infraestructura.

El VMVDU impulsa la ejecución de un conjunto de experiencias piloto de aplicación del modelo de cooperativas de vivienda por ayuda mutua de usuarios en El Salvador, con el liderazgo y participación del Estado salvadoreño, con la finalidad de adquirir experiencia y evaluar resultados para aplicar luego las lecciones aprendidas en el desarrollo de ese modelo en todo el país, como una política de Estado.

Se ha gestionado financiamiento adicional por hasta €10 millones con el Gobierno de Italia y se ha elaborado un perfil de proyecto, que al ser aprobado dará paso a la elaboración del proyecto y el plan de acción definitivo. Con la aprobación de estos fondos se desarrollará un proyecto piloto en el Centro Histórico de San Salvador, como una alternativa de rescate de la función habitacional del mismo.

Construcción de viviendas para los afectados por la tormenta tropical Ida

En noviembre de 2009, la llegada de la tormenta tropical Ida al territorio nacional provocó cuantiosos daños y pérdidas materiales en la infraestructura nacional y vivienda, así como también la muerte de 200 personas. Esta tragedia se focalizó principalmente en los departamentos de San Vicente, La Paz, Cuscatlán, San Salvador y La Libertad. El VMVDU determinó que 3003 viviendas en 59 municipios de los cinco departamentos anteriormente mencionados deberían reemplazarse, ya sea por motivos de destrucción total o por severos daños.



VIVIENDAS CONSTRUIDAS EN RESPUESTA A LOS DESASTRES CLIMÁTICOS, DEPARTAMENTO DE SAN VICENTE

La atención de este impacto requería recursos por un monto aproximado \$42,48 millones, según datos de la CEPAL, para realizar acciones como reubicaciones temporales en viviendas, compra de terrenos en zonas aledañas a los asentamientos originales, siempre que no estén expuestos a riesgos de similar naturaleza y construcción de las obras de urbanización, infraestructura y viviendas permanentes.

Como resultado de este fenómeno climatológico, el VMVDU creó una política para atender situaciones de emergencia, que se denomina Unidad de Reconstrucción para atender a los afectados por este evento.

A la fecha se han entregado 673 viviendas que garantizan temporalmente hogares seguros a las familias más afectadas mientras se construyen las viviendas definitivas.

CUADRO 23: RESUMEN DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES TORMENTA IDA

RESUMEN DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES TORMENTA IDA		
ACTIVIDAD	MONTO (USD\$)	PERÍODO
Convenios de Transferencia a FONAVIPO e ILP para compra de terrenos, ejecución de obras de urbanización, adquisición de productos y servicios y legalización de lotes.	4,74 millones	Mayo 2010 a junio 2011
Fondo comprometido para compra de terrenos, legalización de lotes, urbanización y construcción de viviendas (11 municipios)	1,86 millones	Año 2011

Adicionalmente, el Vice Ministerio, en conjunto con el sector vivienda, tiene en ejecución ocho proyectos de construcción de viviendas permanentes para un total de 1 184 familias, con sus respectivas obras de urbanización, según el siguiente detalle:

CUADRO 24: PROYECTO REALIZADOS

Nº	PROYECTOS	CANTIDAD DE VIVIENDAS
1	Verapaz	244
2	San Vicente	132
3	San Pedro Masahuat	250
4	San Esteban Catarina	68
5	Guadalupe	70
6	Santa Cruz Analquito	66
7	Zacatecoluca	200
8	Santiago Nonualco	154
TOTAL		1 184

Dada la importancia que tiene la adquisición de los terrenos previo al proceso de construcción de viviendas, el Vice Ministerio coordina una Comisión Interinstitucional Evaluadora de Terrenos para validar los aspectos topográficos, legales, factibilidad de servicios, seguridad ambiental, entre otros, que inciden en la factibilidad para llevar a cabo el proyecto.

La Comisión ha determinado que muchos de los terrenos inspeccionados, en ubicaciones que son de preferencia para las familias, adolecen lamentablemente de problemas legales insuperables y en otros casos, requieren de trámites legales que promedian entre seis meses y un año para superarse.

A continuación se muestra un resumen de las actividades relacionadas a la identificación y adquisición de terrenos para desarrollar proyectos de vivienda social:

CUADRO 25: SITUACIÓN DE TERRENOS

CARACTERÍSTICA DE LOS TERRENOS	CANTIDAD
Identificados e inspeccionados por técnicos del VMVDU	219
Inspeccionados en conjunto por la Comisión Interinstitucional	116
Aprobados con vocación urbanística, libre de riesgos	67
Adquiridos con fondos IDA/ GOES	7
Aprobados y gestionados-Propiedad del GOES	2
Aprobados y gestionados-Propiedad de Alcaldías Municipales	3
En proceso de compra	1
En proceso de validación técnica y legal	4

Este esfuerzo ha permitido que al momento de este Informe, en total el Vice Ministerio disponga ya de 12 terrenos para la implementación de proyectos de vivienda social.

Viviendas Para Familias Habitando en Zonas de Riesgo

El Programa de Gestión de Riesgo busca establecer de manera estructurada las alternativas y procedimientos para atender a familias de escasos recursos económicos que se encuentran ubicadas en zonas catalogadas de alto riesgo por las municipalidades, y que son susceptibles de ser afectadas por la incidencia de fenómenos naturales, lo que podría provocar daños humanos, como la pérdida de vidas, y daños materiales, especialmente en la vivienda.

DESARROLLO DE PROYECTOS Y GESTIÓN DE RIESGOS

La Gerencia de Proyectos y Gestión de Riesgos, compuesta por profesionales en las áreas de ingeniería y arquitectura, se ha desplazado por los 63 municipios golpeados por las tormentas que impactaron al país en el 2009 y el 2010, y se ha dedicado a la búsqueda de terrenos adecuados para reubicar a las personas afectadas o que se mantienen en riesgo inminente, con el fin de realizar una evaluación de los inmuebles, identificar una extensión adecuada para el número de afectados, y observar que no presenten vulnerabilidad frente a un eventual deslave debido a intensas lluvias o alguna falla geológica.

Con base en los estudios realizados por la Gerencia de Proyectos y Gestión de Riesgo, y utilizando los Recursos IDA asignados por el Gobierno Central y la Asamblea Legislativa para atender los impactos, el Viceministerio realiza actualmente la adquisición de terrenos, legalización de lotes, urbanización y construcción de viviendas por un monto de \$1 863 611,28 que comprende la atención a 17 municipios.

También en el primer semestre del año 2010, el Viceministerio trabajó en la preparación técnica de una inversión de \$4,592 155,00 procedente del préstamo Multisectorial BCIE-2015,



LA LEGALIZACIÓN DE TERRENOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS HA SIDO OTRA DE LAS ACCIONES DEL PERÍODO

que se utilizó para la construcción de 485 viviendas en nueve municipios: San Pedro Masahuat, Santa Cruz Analquito, Guadalupe, Santiago Nonualco, San Esteban Catarina, San Juan Nonualco, La Libertad, Zacatecoluca y Guazapa.

COMUNIDADES SOLIDARIAS

Dentro de esta unidad se ha realizado los siguientes esfuerzos:

- Carpetas técnicas finalizadas para el desarrollo de proyectos que beneficiarán a familias en asentamientos urbanos precarios, los cuales se financiarán con fondos de la Fase II del Programa de Vivienda, Préstamo BID, que se encuentra en espera de ratificación por la Asamblea Legislativa.
 - o Comunidad Los Letona y colindantes (2.a etapa), San Martín, San Salvador
 - o Comunidad El Edén, Santa Ana, Santa Ana
 - o Comunidad El Pital, Colón, La Libertad
 - o Comunidad El Cañaverl, San Vicente, San Vicente
 - o Comunidad Santa Carlota y colindantes, Apopa, San Salvador
 - o Comunidad Las Brisas, Quezaltepeque, La Libertad
- Carpetas técnicas en proceso de elaboración para proyectos de asentamientos urbanos precarios, que se desarrollarán con fondos de la Fase II del Programa de Vivienda, financiado por préstamo BID, en espera de ratificación por la Asamblea Legislativa:
 - o Comunidad Los Héroes, Tocanatepeque, San Salvador
 - o Comunidad La Paz, Cuscatancingo, San Salvador
 - o Comunidad El Castaño, Soyapango, San Salvador
 - o Comunidad Brisas de Candelaria, San Salvador, San Salvador
 - o Comunidad Monte María, San Miguel, San Miguel
 - o Comunidad La Constancia III, Santa María, Usulután
 - o Comunidad Bello Amanecer, Ilopango, San Salvador

DESARROLLO TÉCNICO SOCIAL

La Gerencia de Desarrollo Técnico Social (GDTS), como unidad administrativa de reciente creación y contemplada en el nuevo organigrama dentro de la Dirección de Vivienda del VMVDU, ha recibido durante este período la cantidad de 2 646 solicitudes o demandas de viviendas para sus diferentes programas de respuesta al déficit habitacional. De igual forma, ha logrado identificar las diferentes etapas del proceso de construcción del hábitat, lo cual permite precisar una serie de acciones y actividades que logren promocionar con las diferentes organizaciones comunitarias un mejor entorno sostenible y sustentable.

La atención de beneficiarios se conforma con las siguientes actividades:

- Identificación, preselección y selección de la demanda,
- Administración del Registro Único de Inscritos,
- Organización comunitaria,
- Formación de comités, y
- Capacitaciones a Juntas Directivas.
- Aplicación de criterios de elegibilidad de beneficiarios, definidos por el VMVDU

DIRECCIÓN DE ORDENAMIENTO Y DESARROLLO TERRITORIAL



EL ORDENAMIENTO DE LA CAPITAL ES PARTE DE UN PLAN INTEGRAL QUE YA HA INICIADO A EJECUTARSE EN 2011

En el período de comprende este Informe, la Dirección de Ordenamiento y Desarrollo Territorial ha llevado a cabo, entre otras, las actividades siguientes:

- Finalización de la asistencia técnica proporcionada al municipio de Nuevo Cuscatlán para la formulación de la “Ordenanza Municipal para la regulación de los usos del suelo y las actuaciones urbanísticas del municipio de Nuevo Cuscatlán”.
- Adopción de un nuevo sistema constructivo “Bloque Panel”, como alternativa para la vivienda social.
- Elaboración del Manual Técnico del sistema constructivo Bloque Panel.
- Fortalecimiento de las capacidades de los Laboratorios de Estructuras Grandes de la UCA y la UES, con la gestión y donación de nuevo equipo.
- Revisión de cinco (5) nuevos sistemas constructivos orientados a la vivienda social.
- Elaboración de una propuesta de Programa de Capacitación para oficinas técnicas piloto que otorgan permisos de construcción.
- Inicio de la reforma del “Reglamento de Adobe” vigente.
- En el periodo comprendido entre junio 2010 a mayo 2011, las solicitudes atendidas correspondieron a 1,385, entre trámites de factibilidad, permiso de

proyecto, recepción de obras y opiniones técnicas. De estos, el 30% fueron resueltos en la Región Centro; el 25% en la Región Occidente y el 14% en la Región Oriente; el 14% en la OPLAGEST Los Nonualcos y el 17% en la OPLAGEST La Libertad

CUADRO 26: CONSOLIDADO DE SOLICITUDES RECIBIDAS

ESTADO	01 Junio de 2010 a 31 de Diciembre	01 Enero 2011 al 31 de Mayo	Total
Ingresados	852	522	1385
Resueltos	852	422	1274
Pendientes	0	111	111

Con esta actividad permanente se han registrado durante el período de junio 2010 a mayo 2011 443 nuevos profesionales en las áreas de Arquitectura, Ingeniería Civil, Ingeniería Electricista y Técnicos; y para darle continuidad al registro, 263 profesionales ya inscritos han renovado su carné

CUADRO 27: CONSOLIDADO DE PROFESIONALES REGISTRADOS ESTE AÑO

DESCRIPCIÓN	01 Junio de 2010 a 31 de Diciembre	01 Enero 2011 al 31 de Mayo	Total
Nuevo	298	145	443
Recarnetizados	185	78	263

ACCIONES ESTRATEGICAS DESARROLLADAS:

- **ATENCIÓN AL CIUDADANO.** En esta área se ha brindado asistencia técnica en lo relativo a requerimientos técnicos, normativa, procedimientos para trámites de aprobación de proyectos de urbanización, lotificación y construcción. Del 01 de junio de 2010 al 31 de mayo 2011 se ingresaron 916 hojas de instrucción y se atendieron 509 hojas.
- **ESTADÍSTICAS.** En Estadísticas se genera información que permita verificar los procesos de trámite, así como analizar el comportamiento y fluctuación de insumos y recursos en las diferentes fases de tramitología. Del 01 de junio de 2010 al 31 de mayo 2011, se atendieron 12 hojas de instrucción y se elaboraron 190 informes de estadísticas.
- **DENUNCIAS.** Por medio de supervisiones periódicas se logra identificar infractores a la ley, por denuncia o por oficio, en el desarrollo y puesta en funcionamiento de los proyectos de urbanización y construcción y se realizan los procesos sancionatorios que establece la ley. Del 01 de junio de 2010 al 31 de mayo 2011, se atendieron 185 procesos sancionatorios enviados a la Gerencia legal del MOP.
- **GENERACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS.** Se ha apoyado el trabajo que coordina la Subsecretaría de Desarrollo Territorial y Descentralización,

conjuntamente con otras instituciones del Gobierno (como el MARN, el MAG, la Secretaría de Cultura, la Secretaría Técnica de la Presidencia, el CNE, entre otros), en la preparación de una estructura para la elaboración conjunta de una Política Nacional de Ordenamiento Territorial, la cual, a la fecha, ha sido presentada a la Subsecretaría de Desarrollo Territorial y Descentralización para que ella, a su vez, la presente al Consejo de Ministros para revisión y observaciones.

- **FORMULACIÓN DE GRANDES PROYECTOS DE LEY.** Se ha apoyado la revisión, preparación y exposición de observaciones a la Ley de Ordenamiento y Desarrollo Territorial o Decreto 644, vaprobadado el 11 de marzo de 2011 por la Asamblea Legislativa; observaciones pertinentes a la misión del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano, como ente rector del desarrollo urbano del país. Se ha trabajado en un proceso de descentralización de capacidades de control y gestión territorial en los municipios que conforman la Región La Libertad y que forman parte además de la Asociación de Municipios Vdel Sur de La Libertad (AMUSDELI), conformada por 12 municipios (Nuevo Cuscatlán, Comasagua, Zaragoza, San José Villanueva, Huizúcar, La Libertad, Teotepeque, Jicalapa, Tamanique y Chiltiupán, del departamento de La Libertad; y Panchimalco y Rosario de Mora, del departamento de San Salvador). Para ello se ha trabajado en la validación y apropiación local del Plan de Desarrollo Territorial para la región La Libertad formulado en el año 2003. En el municipio de Nuevo Cuscatlán se ha avanzado además en la formulación de la respectiva Ordenanza Municipal Reguladora de las Actuaciones Urbanísticas, la cual está validada por el respectivo Concejo Municipal y será aprobada en los próximos días, con lo cual se hará efectiva la descentralización completa.
- Este mismo proceso de descentralización de capacidades de control y gestión territorial, se ha trabajado en los municipios que conforman la Región Trifinio (12 municipios) y que forman parte además de las Asociaciones de Municipios Trifinio, conformada por 7 municipios (Metapán, Texistepeque, Santa Rosa Guachipilín, Masahuat, Candelaria de la Frontera, Santiago de la Frontera y San Antonio Pajonal, del departamento de Santa Ana); y la Asociación de municipios Cayaguanca, conformada por 5 municipios (La Palma, San Ignacio, Citalá, San Fernando y Dulce Nombre de María, del departamento de Chalatenango). Para ello se ha trabajado en la validación y apropiación local del Plan de Desarrollo Territorial para la región Trifinio formulado en el año

2008. Se está trabajando, además, en la formulación de las respectivas Ordenanzas Municipales Regulatorias de las Actuaciones Urbanísticas, para lo cual se cuenta con el apoyo de la Mancomunidad Trinacional Transfronteriza Río Lempa, que agrupa a municipios de los países de Honduras, Guatemala y El Salvador, a través del Proyecto URBAL-3, que financiará la formulación de los instrumentos legales con los cuales se hará efectiva la descentralización completa.

- Asimismo, se está apoyando al Municipio de Santa Rosa Guachipilín en la iniciativa de FOMILENIO de montar una “Plataforma de integración para el desarrollo de municipio de Santa Rosa Guachipilín como parte del eje Metapán-Nueva Concepción, bajo el enfoque de Turismo Rural Comunitario”, con la asistencia técnica en la “Formulación del Plan Urbanístico para Santa Rosa Guachipilín”, coordinando acciones con diferentes instituciones público-privadas (Ministerio de Turismo, FUNDES, Universidad Dr. José Matías Delgado, Universidad Andrés Bello, entre otras).
- Durante el período que comprende desde junio de 2010 a mayo de 2011, se ha llevado cabo la formulación de los dos últimos instrumentos de planificación territorial a escala regional derivados de la regionalización planteada en el año 2004, por el Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial. Estos son:
 1. **El Plan de Desarrollo Territorial para la Subregión San Miguel**, finalizado en junio de 2010, abarca nueve municipios de los departamentos de San Miguel y La Unión (San Miguel, Chirilagua, Comacarán, Moncagua, Quelepa, Uluazapa, Yayantique, El Carmen y Yucuaiquín), y propone la incorporación del territorio y sus recursos al proceso de desarrollo, modernización y sostenibilidad del país, lo cual se ha de conseguir a través de cinco grandes líneas de actuación, que conduzcan a:
 - a) Incrementar el nivel de prestaciones sociales y productivas del soporte urbano.
 - b) Desarrollar sistemas infraestructurales eficientes.
 - c) Desarrollar políticas sectoriales que aprovechen el potencial de los recursos naturales y culturales del territorio.
 - d) Integrar y profundizar el desarrollo de las políticas de conservación de la naturaleza como componente de estrategias de sostenibilidad y desarrollo integral.
 - e) Concretar el desarrollo de una estrategia nacional de gestión del riesgo.

2. El «**Plan de Desarrollo Territorial para la Subregión Metropolitana de San Salvador**», que ha perseguido los mismos objetivos mencionados en el párrafo anterior, acaba de ser finalizado y comprende 21 municipios del área metropolitana de nuestra capital, así como siete municipios periféricos muy influenciados por las dinámicas que se llevan a cabo en San Salvador y que pertenecen a los departamentos de San Salvador (14 municipios), La Libertad (2 municipios) y Cuscatlán (5 municipios), y son: San Salvador, Mejicanos, Ayutuxtepeque, Cuscatancingo, Ciudad Delgado, Soyapango, Ilopango, San Marcos, Santo Tomás, Santiago Texacuangos, Apopa, Guazapa, Nejapa, Tonacatepeque, Santa Tecla, Antiguo Cuscatlán, San Martín, Oratorio de Concepción, San José Guayabal, San Bartolomé Perulapúa y San Pedro Perulapán.

Sistema de Información del Hábitat

El Sistema del Registro Único de Inscritos es una herramienta que permite ingresar la información de las familias que demandan de una solución habitacional.

En los dos años de la actual Administración, se han realizado actualizaciones al sistema mediante el trabajo coordinado entre el FSV, el FONAVIPO y el VMVDU, tomando en cuenta en su desarrollo aspectos de homogeneidad para el compartido y de común interés para el sector de la vivienda. A falta del personal que se tenía previsto para el desarrollo del sistema, se gestionó el apoyo de los equipos de tecnología de información de las otras dos instituciones, la cuales fueron coordinadas por el Vice Ministerio.

a. Programa de Vivienda y Asentamientos Urbanos Productivos y Sostenibles

Consiste en un modelo de intervención dirigido por el VMVDU en el que confluyen esfuerzos de tres agencias de las Naciones Unidas y diversos actores para el **diseño e implementación de una estrategia de mercados inclusivos para la producción de vivienda digna**, el desarrollo económico local y el fortalecimiento de la cadena de valor de la industria de la construcción.

- Agencias: PNUD, ONUDI y UN-HÁBITAT
- Presupuesto: \$ 5.2 millones
- Beneficiarios directos: 750 familias
- Ubicación: La Cruz (Santa Tecla) y Santa Carlota (Apopa)

b. Rescate de la función habitacional en el Centro Histórico de San Salvador mediante la implementación de cooperativas de vivienda por ayuda mutua

Este programa busca la canalización de subsidios para apoyar en la recuperación del Centro Histórico de San Salvador y lograr su reactivación socioeconómica y su importancia cultural, buscando el desarrollo de un modelo autogestionario que incentive a su densificación y el aprovechamiento de su infraestructura.

A la fecha, se ha gestionado financiamiento por hasta €10 millones con el Gobierno de Italia. Una misión de expertos italianos ha colaborado en la formulación del Plan de Acción del proyecto, a ser validado por la Cooperación Italiana. El financiamiento está en trámite de aprobación.

c. Familias habitando en línea férrea y en riesgo de mal de chagas

Orientado a atender a las familias que habitan en los derechos de vía de la antigua línea férrea, expuestos a altos índices de insalubridad y en riesgo de contraer la enfermedad de Chagas, debido al mal estado de la materialidad de su vivienda. Mediante este programa se ha avanzado en la formulación del Decreto Legislativo 41 y de Calles en Desuso para favorecer a las familias que habitan en tramos de calle, carretera, derechos de vía y antiguos derechos de vía que han quedado en desuso.

Asimismo, se han gestionado fondos con la República de Taiwán por \$1 millón para atender en una primera etapa a 125 familias en la zona norte del departamento de Santa Ana. El financiamiento está en trámite de aprobación.

Ordenamiento y Desarrollo Territorial

A la fecha de este Informe, por gestiones del VMVDU, se encuentran dos iniciativas de ley en la Asamblea Legislativa:

- **Ley de Ordenamiento y Desarrollo Territorial**, aprobada con observaciones en marzo de 2011 a través del Decreto 644;
- **Ley de Lotificaciones**, en discusión en la Comisión de Obras Públicas de la Asamblea.

Resumen de actividades desarrolladas en cuanto a ordenamiento y desarrollo territorial

A continuación se muestra un cuadro resumen con las principales actividades desarrolladas por tema de competencia, en cuanto a Ordenamiento y Desarrollo Territorial:

CUADRO 28: PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS SEGÚN COMPETENCIA

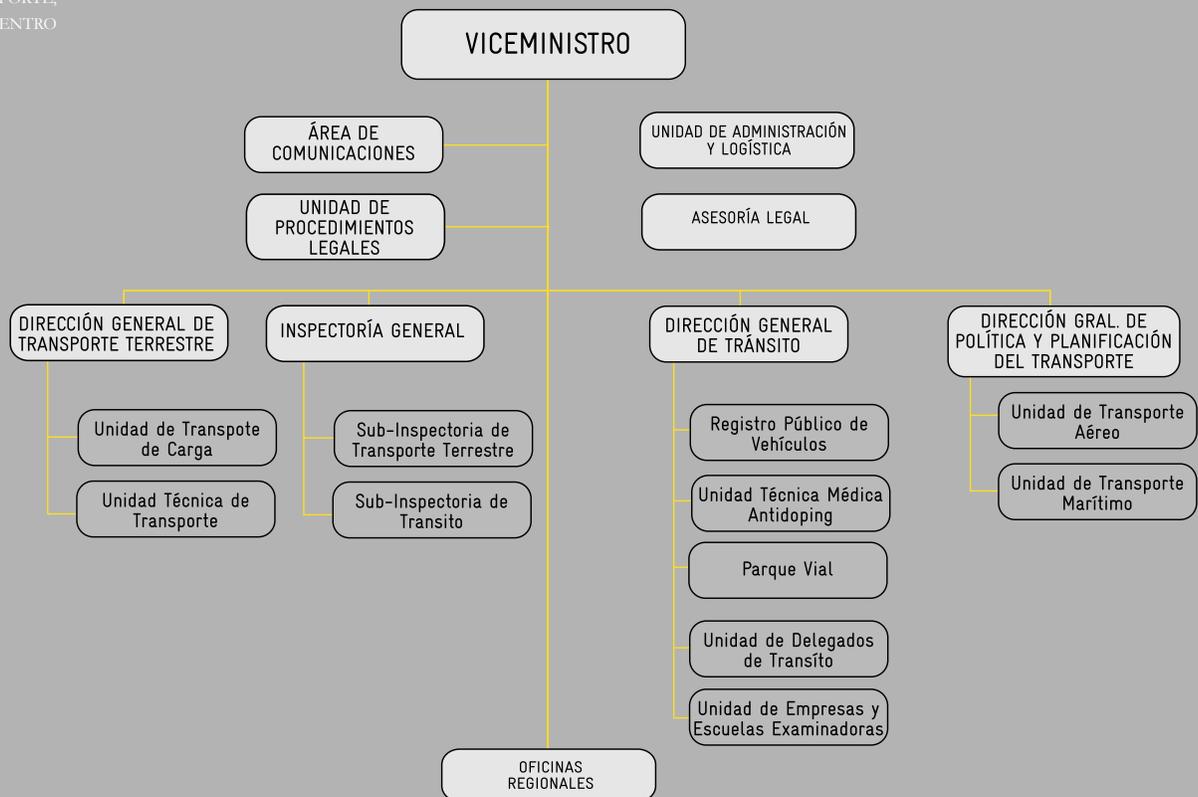
1.	PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
1.1.	Finalización de los Planes de Desarrollo Territorial para las subregiones de San Miguel y Área Metropolitana de San Salvador.
1.2.	Implementación de las Oficinas de Planificación y Gestión del Territorio (OPLAGEST), para las regiones de La Libertad, La Paz y Trifinio.
1.3.	Seguimiento al proceso de transferencia de competencias y fortalecimiento de capacidades para implementación de Planes Territoriales de Regiones La Paz, La Libertad y Trifinio.
2.	TRÁMITES DE URBANISMO Y CONSTRUCCIÓN
2.1	Se han digitalizado 17 mil expedientes de trámites.
2.2	Atención de 1 385 solicitudes, entre trámites de factibilidad, permiso de proyecto, recepción de obras y opiniones técnicas
2.3	Registro de 443 nuevos profesionales en las áreas de Arquitectura, Ingeniería Civil, Ingeniería Eléctrica y Técnicos
2.4	Renovación de carné de 263 profesionales ya inscritos.
3.	INVESTIGACIÓN Y NORMAS DE URBANIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN
3.1	Mejoramiento de la tecnología para la construcción y sistema de difusión de la vivienda social sismo-resistente, TAISHIN Fase II.
3.2	Revisión y aval de proyectos de investigación nacional e internacional sobre nuevas alternativas de materiales constructivos con aplicación a la vivienda social
4.	SISTEMA DE INFORMACIÓN DEL HÁBITAT
4.1	Generación y gestión de información geográfica interinstitucional para el diseño de los Sistemas de Información Territorial de Planes de Desarrollo Territorial de Regiones de San Miguel y San Salvador.
4.2	Instalación de Sistema de Información Territorial en Oficinas Regionales desconcentradas de las regiones central, occidental y occidental del VMVDU, y en las descentralizadas Oficinas de Planificación y Gestión del Territorio (OPLAGEST), Trifinio, La Libertad y la Paz.

VMT: MOVIENDO EL PAÍS HACIA EL PROGRESO



NELSON GARCÍA,
VICEMINISTRO DE TRANSPORTE,
AL CENTRO

El objetivo del Viceministerio de Transporte es desarrollar el nuevo Sistema de Transporte público que cumpla las características de moderno, seguro, accesible, funcional, eficiente y amigable con el medio ambiente, así mismo desarrollar un efectivo Sistema de Seguridad Vial que reduzca la cifra de fallecidos en este ámbito y los accidentes de tránsito.





Los servicios de transporte público de pasajeros son de importancia crucial para el crecimiento y desarrollo de los países. En El Salvador, sin embargo, este importante sector fue relegado al olvido durante más de una década, en la que no se reguló, ni aplicó debidamente la normativa reglamentaria y la legislación nacional de esta actividad económica.

En esta administración se articulan acciones que han reducido la conflictividad entre los agentes del sistema, que posibilitan que este servicio se ofrezca ininterrumpidamente.

El país reclama un nuevo sistema de transporte en correspondencia con la urgente necesidad de la aceleración y modernización de la actividad económica. Un sistema moderno, competitivo, bien diseñado, que ofrezca nuevas modalidades y oportunidades de inversión entre el Estado, los operadores privados y aquellos inversionistas que deseen participar en este esfuerzo nacional. Ese es el desafío asumido.

El sector ya no está abandonado, y está en camino de fortalecerse en el escalón estratégico que le compete en el desarrollo. La administración del presidente Mauricio Funes, por primera vez en la historia, definió que el gran reto estratégico sea finalmente abordado y se avance hacia un sistema integrado de transporte, en su primera fase.

DESARROLLO INSTITUCIONAL

En este periodo se ha trabajado de manera constante en los procesos institucionales, asumiendo nuevas competencias a partir de los decretos de la Asamblea Legislativa, con la finalidad de poner en funcionamiento operativo todos los procesos y trámites ordinarios, e igualmente otros trámites para cumplir con la demanda de servicios administrativos de más de 800 usuarios que visitan las instalaciones diariamente.

El desarrollo institucional del Viceministerio de Transporte ha estado marcado principalmente por el interés de dinamizar el desarrollo y cumplir la ley. Este proceso ha requerido de

la instalación de nuevas unidades institucionales que han respondido satisfactoriamente, no obstante que en materia de recursos humanos se haya visto limitada.

DIÁLOGO CONSTANTE Y CONSENSO

El período que se evalúa en este informe se ha desarrollado bajo el enfoque del diálogo abierto y franco, que ha facilitado la integración de los principales actores en el sector del transporte en el país. En este sentido, una de las prioridades de la actual administración es la reducción de los conflictos entre los mismos actores del sistema de transporte.

MODERNIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE

En un giro significativo de la gestión pública, la modernización del sistema de transporte incluye actualmente dos grandes ejes, a saber: una estrategia que garantice la cobertura total del servicio a nivel nacional y una razonable intervención del Estado en cuanto a tutelar la calidad del servicio y el buen trato a los usuarios por parte de los transportistas.

PRIORIDADES CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO NACIONAL

En el marco de la dignificación del sector, las autoridades del Órgano Ejecutivo se reunieron con gremiales del transporte colectivo a finales de febrero de 2011 y acordaron ciertas condiciones y prioridades para aplicar el aumento al subsidio del diesel. Todas esas condiciones se pensaron para beneficio de la población usuaria del servicio de transporte público.

Las prioridades se definen de manera breve así:

- **Monitoreo del sector.** Jornadas policiales y operativas de control de las unidades para garantizar el cumplimiento del buen servicio. No habrá condonación

de multas y no se permitirá que motoristas sin licencia continúen manejando las unidades.

- **Creación de la escuela pública de conductores.** Los cursos iniciaron el 22 de marzo para 12 000 motoristas, como requisito para obtener un carné. Desde entonces se contabilizan 2471 graduados y al final del año se espera acreditar a 5195 más. Posterior a la depuración de la plantilla actual de conductores, se formarán, en una segunda etapa, nuevos conductores cuyo perfil será definido por autoridades del Gobierno con la asesoría del Instituto Tecnológico Centroamericano (ITCA), según convenio.
- **Carnetización de motoristas.** Desde la primera promoción de motoristas graduados, el 1° de abril inició el proceso de carnetización, que a la fecha ha inscrito a 5144 conductores de autobuses. Dicho documento tiene vigencia de un año. Este es un paso fundamental, que contribuye con la seguridad de los usuarios, pues busca proveerles de información sobre el motorista del autobús en que transitan. Esto sirve para confirmar sus conocimientos y verificar que la persona que opera la unidad es la misma autorizada. Permite además tomar nota para eventuales quejas de los usuarios.



CARNETIZACIÓN DE MOTORISTAS, CONTRIBUCIÓN A LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS

- **Planes de pago de las esquelas.** Las infracciones impuestas por las autoridades de tránsito a los conductores y que no han sido canceladas ascienden a un total de 388 030 esquelas, lo que equivale a una deuda de \$11 660 526,34. La cantidad de esquelas que corresponden al servicio de transporte público de pasajeros acumula un total de 43 307, equivalente a \$1 450 456,48. Actualmente, este aspecto se encuentra en proceso de solución con una programación definida para pago de esquelas, lo que permitirá hacer efectiva la multa y la sanción, y proveer al fisco de recursos económicos que se reinvertirán en modernización del sector y en mejoras para el mismo. Además, se cuenta

con una propuesta del Ministerio de Hacienda para facilitar el pago respectivo mediante cuotas.

- **Establecimiento de gobernadores de velocidad en el transporte colectivo.** El Viceministerio de Transporte inició la aplicación de la obligatoriedad de las unidades de transporte colectivo de pasajeros de tener instalados los gobernadores de velocidad. Son dispositivos que aseguran que las unidades de transporte transiten solamente a las velocidades establecidas por la ley, contribuyendo simultáneamente con la seguridad de los usuarios. El proyecto se complementa con operativos policiales para la verificación de la instalación de los aparatos en buses interdepartamentales. Tales operativos iniciaron el lunes 23 de mayo, en vista de su obligatoriedad a partir del 1° de junio. A estas unidades se les brindó un plazo de un mes para la instalación de los gobernadores; y en el caso de las unidades que circulan en el área urbana, se otorgó un período de dos meses. Desde el 23 de mayo se inició la verificación de estos sistemas en las unidades de transporte público.
- **Revisiones mecánicas.** Se han realizado las gestiones para contratar los talleres que harán revisiones mecánicas a las unidades. Este trabajo lo realiza una comisión técnica interinstitucional conformada por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, (MARN), el Viceministerio de Transporte (VMT), la Policía Nacional Civil (PNC), un representante de la Subsecretaría de Transparencia y uno de la Mesa de Transporte. Se espera iniciar en el corto plazo el proceso de las revisiones mecánicas, y se hará cuando se definan los talleres que harán posible esta actividad.
- **Seguro obligatorio.** Se dará cumplimiento al Decreto 571 implementando el seguro de daños a terceros a partir del 1° de julio. Este servicio cubrirá el total del parque vehicular, incluyendo los vehículos con placas extranjeras que ingresan al territorio nacional.
- **Respeto a las paradas de buses.** El VMT terminó la señalización de 80 paradas de buses en el centro histórico de San Salvador
- **Centro de denuncias al maltrato al usuario.** En coordinación con la Subsecretaría de Transparencia, el VMT está diseñando calcomanías para divulgar a la población números telefónicos de recepción de denuncias. A partir del 1° de marzo se han habilitado números temporales y en el mes de septiembre de 2011 se habilitará el Centro de llamadas definitivo. Se atenderán también denuncias de empresarios hacia la PNC por discrecionalidad y corrupción.

- **Combate de la competencia ilegal y desleal.** Esta actividad es permanente por parte de la Policía de Tránsito y se realiza en los principales centros en donde suelen aparecer este tipo de anomalías.
- **Colocación de escapes verticales de emisión ascendente.** Se está en el proceso de diseño técnico de los escapes y este será el siguiente punto a revisar con los empresarios del transporte.
- **Tarjeta prepago.** Se ha previsto que se constituya el fideicomiso que dará espacio legal para la constitución del modelo de prepago en todas las unidades del gran San Salvador. Posteriormente, se harán las operaciones que permitirán tener las condiciones de la operación del préstamo, adquirir los equipos por los empresarios y finalmente implementar el nuevo sistema.
- **Cumplimiento de la ley.** En términos del cumplimiento de la ley, los transportistas se comprometieron a no sobrecargar unidades, llevar las puertas cerradas y respetar los límites de velocidad permitidos. Esto se verifica en los controles policiales ubicados en las principales rutas del país, así como en las principales paradas del transporte colectivo de pasajeros.
- **Ordenamiento del centro de San Salvador.** El lunes 14 de marzo del 2011 inició el ambicioso proyecto de **Rescate del Centro Histórico, que comprendió la exclusión de rutas del transporte en diez calles del centro de San Salvador.** Las rutas tuvieron modificaciones en el recorrido y algunas sufrieron recorte en la distancia.

MEJORAMIENTO DEL TRÁFICO Y RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

Otras estrategias implementadas para disminuir la saturación del tráfico vehicular se inscriben en el reordenamiento de la circulación. Dentro de las principales actividades se ha realizado la implementación de dos carriles hacia el oriente y un carril al poniente en la calle El Jabalí. Con esta medida se redujo el tiempo del desplazamiento de 29 a 14 minutos.

Esta medida también se implementó en el bulevar del Ejército Nacional, donde se habilitó un carril adicional. Asimismo, se abrió un nuevo carril desde la 54a avenida norte hasta el bulevar Venezuela, reduciendo los tiempos de desplazamiento de 16 a 4 minutos.

Se desarrollaron otros ejes, como los de las avenidas España y Cuscatlán (desde la 29a calle poniente hasta el bulevar

Venezuela), la avenida Monseñor Romero (desde el bulevar Venezuela hasta la 29a calle oriente), la 1a calle poniente-oriental (desde la avenida Independencia hasta la 49a avenida norte), y la 3a calle poniente-oriental (desde la alameda Juan Pablo II hasta la avenida Concepción).



EL ORDENAMIENTO DEL CENTRO HISTÓRICO REVELA UNA BELLEZA ESCONDIDA POR EL CRECIMIENTO TERRITORIAL HASTA HOY FUERA DE CONTROL

De la misma manera, con la implementación del plan OMEGA3, desarrollado en coordinación con la Subdirección de Tránsito de la PNC, se intervinieron 21 intersecciones en el Centro Histórico, con lo que se logró la disminución del 60% en el desplazamiento, de 22 a 7 minutos en cada intersección.

Esta estrategia incluía también la intervención en la circulación de las rutas del transporte colectivo que hacían parte de su recorrido por el centro de San Salvador. Así, se eliminó la circulación de 165 rutas en 30 cuadras del Centro Histórico, y de las 4078 unidades de buses y microbuses que cruzaban el Centro, la mayoría se ordenaron para transitar en un anillo alrededor de él. Esto puso de relieve el potencial turístico del área, por lo que el Ministerio de Turismo (MITUR) desarrolla desde el 5 de abril recorridos por distintos edificios, plazas y parques de la zona.

La zona liberada se delimita, de sur a norte, desde la 1ª calle poniente-oriental hasta la 4ª calle poniente-oriental; y de oriente a poniente, desde la 8ª avenida sur hasta la 11ª avenida sur.

Los múltiples beneficios de esta medida son ya evidentes: disminución de la contaminación ocasionada por el ruido y el humo, reducción del estrés en la población, eliminación del alto congestionamiento, optimización del tiempo y mayor seguridad.

El ordenamiento se acompañó de un fuerte dispositivo de comunicación y divulgación, que incluyó cuatro *canopsis* informativos y un millón de hojas volantes. Además, 302 elementos de la Policía Nacional Civil apoyaron el proceso, y se puso a disposición, para atender emergencias, 3 ambulancias equipadas.

SEÑALIZACIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO

El ordenamiento del Centro Histórico de San Salvador, incluyó, entre otras actividades, las siguientes:

- o Colocación de seis señales informativas.
- o Colocación de 53 señales restrictivas para no estacionarse.
- o Colocación de 80 señales para indicar las paradas de AB y MB.
- o Establecimiento de 14 señales informativas.
- o Señalización de 1356 metros lineales.
- o Bordillo amarillo con 5269 metros lineales.

EDUCACIÓN VIAL

En el marco de una cultura de promoción de la responsabilidad vial, el VMT celebró el primer Festival de Educación Vial, en el que participaron 33 000 niños a nivel nacional. El propósito de estas actividades es, fundamentalmente, hacer conciencia en la población infantil acerca de la responsabilidad que implica conducir un vehículo y los riesgos que conlleva hacerlo de manera imprudente.

Por otra parte, se ejecutó el plan de reducción de conductores temerarios, en el que se aplicaron 62 445 pruebas de alcotest y se realizaron 9148 pruebas de orina, aplicadas por personal del VMT.

Finalmente, entre las actividades relevantes realizadas y que constituyen logros para el VMT está el levantamiento de 8996 infracciones relacionadas principalmente con faltas al reglamento como conducir en estado de ebriedad, transportar pasajeros en función comercial sin autorización y estacionarse en zona prohibida o eje preferencial.

Todas estas acciones han contribuido a reducir del un 5.0% el número de fallecidos en accidentes de tránsito durante el período.

CAMBIO DE PLACAS

Con base al mandato de la ley, el VMT licitó la adquisición de 906 791 pares de placas y 133 885 placas individuales para motocicletas y remolques. Para vehículos particulares, se han adquirido 797 096. Además, se compró un millón de calcomanías, que adheridas al parabrisas, servirán como tercera placa en esta nueva edición. La empresa 3M ganó la convocatoria con una oferta de \$5,4 millones. El proceso de cambio de placas iniciará el primero de junio y se entregarán en 5 centros ubicados estratégicamente en todo el país. Para la revisión mecánica se cuenta con cinco centros.



MÁS DE UN MILLÓN DOSCIENTAS MIL PLACAS SERÁN RENOVADAS EN UN PROCESO INICIADO EN JUNIO DE 2011

LANZAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR (SITRAMSS)

Para la modernización y cambio estructural del sistema de transporte del área metropolitana se hizo el lanzamiento público del SITRAMSS, evento desarrollado el 15 de diciembre de 2010, con la asistencia de representantes de los operadores de transporte, representantes de la administración gubernamental, de la cooperación internacional e invitados especiales. El proyecto será financiado con una operación de préstamo de \$40 millones con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Los resultados de este proceso están ya adelantados. En términos muy particulares, el área de influencia del proyecto beneficiará de manera directa alrededor de 3812 unidades de transporte público de pasajeros que movilizarán diariamente un aproximado de 1,5 millones de pasajeros.

LANZAMIENTO DE TARJETA PREPAGO

Además de ser uno de los compromisos de los transportistas en materia de modernización del servicio de transporte, este proyecto se implementará en el área metropolitana para mejorar el funcionamiento de 4648 unidades del transporte público de pasajeros, en el que los empresarios transportistas invertirán cerca de \$20 millones para la implantación del sistema.

FORTALECIMIENTO TÉCNICO DEL VMT

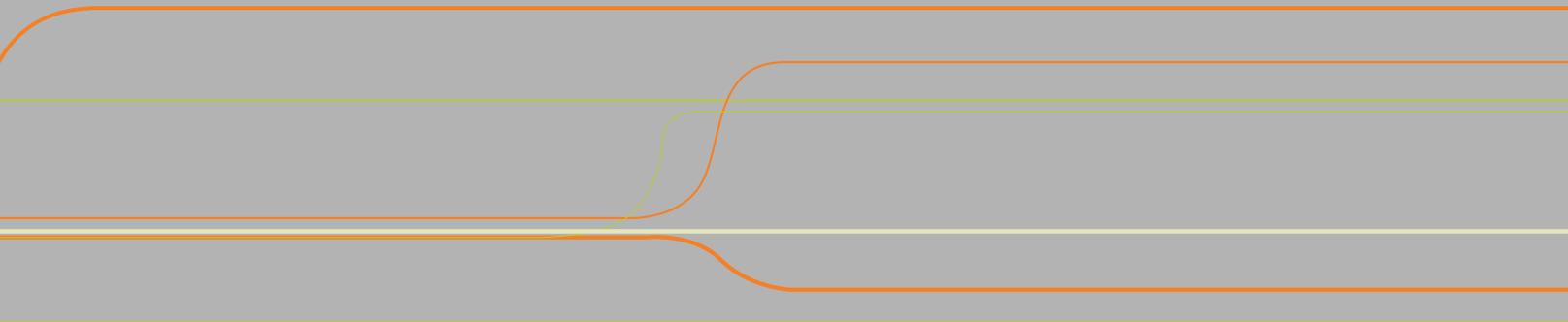
Se tiene ya la propuesta reorganizativa del VMT con un Plan Maestro para las modificaciones institucionales, lo cual hará posible que se continúen asumiendo las funciones que por ley se le han atribuido.

A lo largo de los últimos meses se ha venido ejecutando la Asistencia Técnica No Reembolsable ATN/8044 y ATN/9700, que suma 12 consultorías técnicas nacionales e internacionales que ofrecen la perspectiva del trabajo presente y futuro en la

institución para el fortalecimiento y modernización del sector transporte. Todos los procesos se encuentran en la UACI en proceso administrativo previo a la licitación y la contratación.

IMPLANTACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO

En varias oportunidades se ha presentado ante diferentes actores el proyecto del seguro obligatorio de daños a terceros, que permitirá cumplir con lo que la ley manda. En su momento se prorrogó su aplicación por la Asamblea Legislativa y se determinó iniciar la ejecución de este proyecto en el marco de los socios público-privados a partir del segundo semestre de 2012.



GESTIÓN ESTRATEGICA DEL RIESGO

El organismo especializado de la ONU, UNDAC (Organismo de Naciones Unidas especializado en desastres), calificó a El Salvador como el país más vulnerable del mundo y en su informe destaca que El Salvador cuenta con el 88.7% de su territorio como área de riesgo y tiene al 95.4% de la población viviendo bajo condiciones de riesgo. German Watch, que mide el índice de riesgo climatológico en el mundo, ha confirmado esta condición. Se puede afirmar que la cultura en cuanto a atención a desastres en la región centroamericana es predominantemente reactiva y asistencialista. Nuestros países se preparan deficientemente para recoger escombros, muertos y heridos, lo que hace que sea urgente realizar una inflexión orientada hacia una cultura de previsión y de prevención.



Actualmente no existe un amplio conocimiento técnico de la ingeniería aplicada a las complejas obras de adaptación, blindaje y mitigación que el país necesita. Esto promueve la iniciativa al interior del MOP para diseñar una estrategia que contribuya a pasar de un modelo reactivo de gestión a un modelo de previsión y prevención. Que sea de largo alcance, con un modelo adaptativo de la infraestructura social y productiva encaminada a contrarrestar y reducir los costos en desastres, especialmente humanos.

Al tomar en cuenta que las últimas 5 tormentas tropicales de los años 2009 y 2010: IDA, AGATHA, ALEX, MATTHEW y NICOLE, acumulativamente han dejado al país un costo por daños a la infraestructura social y productiva equivalente a \$351 millones de dólares, se reafirma la necesidad de adoptar una verdadera estrategia, pues el costo de una gestión imprevisora y reactiva es elevado e impide el desarrollo, haciendo retroceder la economía del país hacia una especie de eterno retorno cada vez que ocurre un desastre.

CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE ADAPTABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO Y GESTIÓN ESTRATÉGICA DEL RIESGO

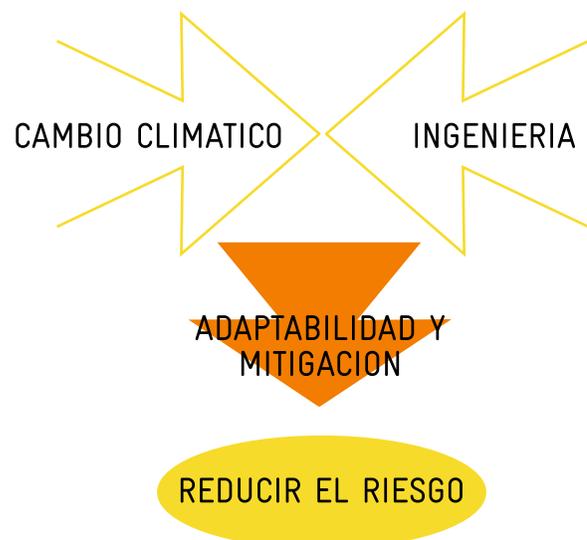
La visión de esta nueva unidad institucional es:
“Ser la primera unidad especializada y totalmente centrada en la adaptación de la infraestructura pública al cambio climático y en la gestión preventiva del riesgo, dentro de un Ministerio de Obras Públicas, en escala regional.”

Como una iniciativa concreta para implementar esta estrategia el MOPTVDU creó en diciembre de 2010 la Dirección de Adaptación al Cambio Climático y Gestión Estratégica del Riesgo (DACGER), cuya misión principal es llevar a cabo la gestión preventiva del riesgo ante las amenazas naturales, especializándose en orientar la adaptación de la infraestructura pública al cambio climático, pasar de la contingencia y de la emergencia a la prevención. Este esfuerzo implica hacer frente desde la Ingeniería al fenómeno del cambio climático a través de las diversas ramas, a fin de implementar medidas orientadas

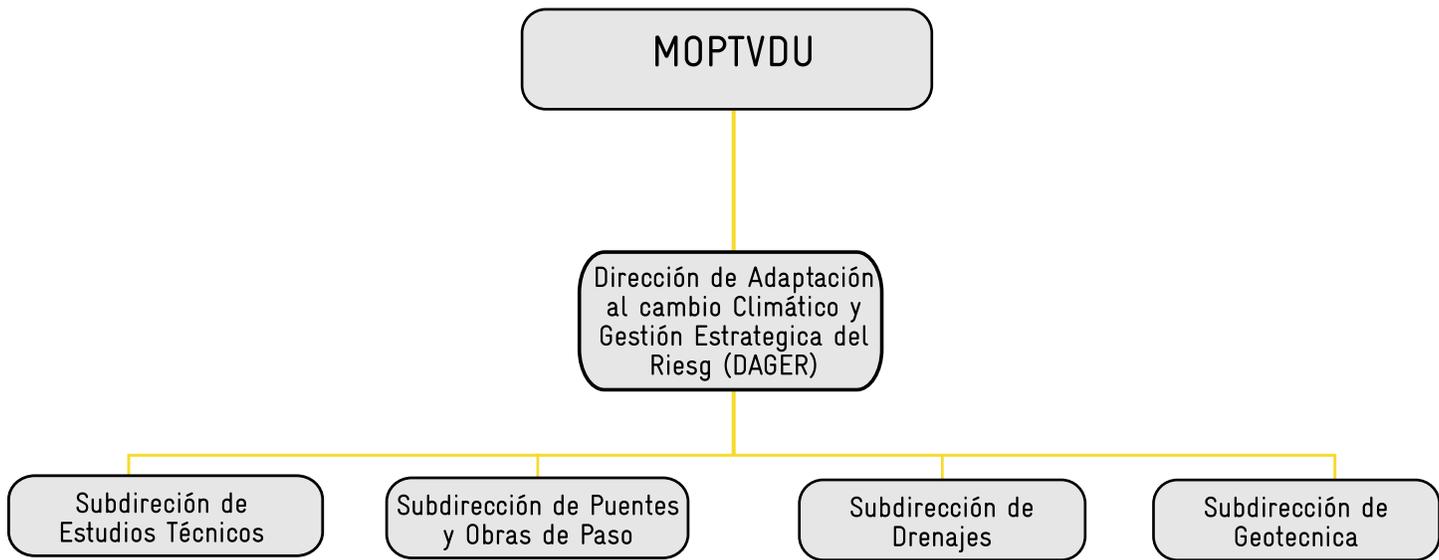
a la adecuación efectiva de la infraestructura existente y a la incorporación de las normas técnicas actualizadas y previsoras al diseño de las nuevas obras. Todo esto con el afán de reducir los riesgos que afectan la obra pública, la vida económica y a la población.

La dirección está compuesta por cuatro subdirecciones, tres de ellas enfocadas en áreas de especialidad como puentes y obras de paso, drenajes primarios, secundarios y geotecnia; y otra, enfocada en dar apoyo técnico a las demás subdirecciones en cuanto a actividades de estudios topográficos, manejo de sistemas de información geográfica, diseño geométrico y otros. Además, cada una de las subdirecciones cuenta con un equipo de profesionales de la ingeniería civil especializados en diferentes áreas de la misma, quienes poseen una mística de trabajo que permite enfocar los esfuerzos al logro de los objetivos de la dirección cuyo fin último es adaptar la infraestructura pública a los efectos del cambio climático.

Esta Dirección, al igual que el MOP en su conjunto, forma parte del Sistema Nacional de Protección Civil y están estratégicamente articulados al Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.



Organización de la Dirección de Adaptación al Cambio Climático y Gestión Estratégica del Riesgo (DACGER)



Funciones

Entre las funciones principales de la Dirección, a partir de su misión, destacan:

- Mantener actualizados los escenarios climáticos que servirán de base para la adaptabilidad de la infraestructura social y productiva al Cambio Climático (CC).
- Elaborar estudios técnico-científicos sobre las manifestaciones del CC y la forma como afecta directa e indirectamente a la infraestructura social y productiva.
- Mantener estudios actualizados del impacto que los eventos extremos del CC generan sobre la infraestructura.
- Elaborar el plan estratégico de adaptabilidad de la infraestructura social y productiva al cambio climático.
- Participar en la elaboración de normativas y diseños innovadores que reduzcan la vulnerabilidad y el riesgo de la infraestructura, como medida de previsión.
- Rectorar la actividad encaminada a garantizar el cumplimiento de las normas técnicas en relación con la operación del Ministerio y los procesos constructivos de la infraestructura pública.

Los beneficiarios de las acciones que desempeña esta Dirección son principalmente todos aquellos habitantes del territorio nacional que se encuentran viviendo en condiciones de alto riesgo por amenazas climáticas y geológicas. La cobertura es en todo el territorio nacional y las proyecciones a futuro

conllevan poder trascender las fronteras nacionales y cooperar en el territorio centroamericano y del Caribe.

Uno de los principales desafíos que se plantea a futuro es equipar y apoyar adecuadamente, desde el interior del Ministerio, a una Dirección sobre la cual se han trazado los objetivos más innovadores y desafiantes, que engloban la gestión del riesgo y la adaptación al cambio climático, temáticas que año con año se van haciendo más necesarias y obligatorias para la planificación del desarrollo de El Salvador. Por lo tanto, incorporar estas temáticas dentro de las políticas del Ministerio de Obras Públicas y en cada una de sus dependencias, se vuelve esencial y determinante para el que hacer de la DACGER.

Metas

1. Realizar la actualización del inventario de sectores susceptibles de deslizamientos, socavaciones y hundimientos en todo el territorio nacional.
2. Contribuir con sus estudios en la fase de pre-inversión de 5 proyectos entre catastros y diagnósticos.
3. Elaborar los 8 planes sectoriales de intervención de la Comisión de Infraestructura y Servicios Básicos.
4. Seguimiento a puesta en marcha de proyecto de "Evaluación y reducción de la vulnerabilidad ante eventos de sismos, lluvias y cargas de tráfico, de los principales puentes y obras de paso del área metropolitana del municipio de San Salvador."
5. Elaborar el plan de mantenimiento de las obras de paso en riesgo en coordinación con las demás entidades involucradas.



LAS OBRAS DE REPARACIÓN PARA PROTEGER COMUNIDADES HAN INCLUIDO OBRAS MONUMENTALES CON INVERSIONES CUANTIOSAS.

ACTIVIDADES REALIZADAS DESDE SU CREACIÓN.

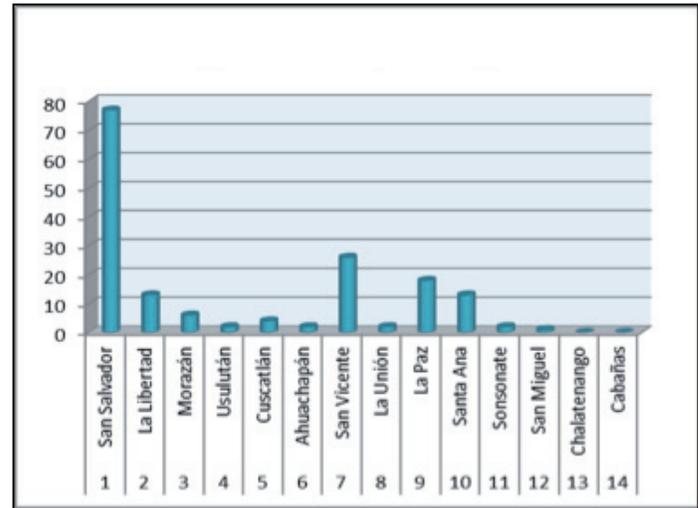
Desde el despegue en su proceso de creación, el 13 de diciembre de 2010, la Dirección ha realizado 166 inspecciones y diagnósticos en todo el territorio nacional, realizando propuestas de solución para mitigar el riesgo.

CUADRO 29: ACTIVIDADES REALIZADAS DURANTE EL TIEMPO DE DE CREACIÓN DE LA DACGER

Nº	DEPARTAMENTO	CANTIDAD
1	San Salvdor	77
2	La Libertad	13
3	Morazán	6
4	Usulután	2
5	Cuscatlán	4
6	Ahuachapán	2
7	San Vicente	26
8	La Unión	2
9	La Paz	18
10	Santa Ana	13
11	Sonsonate	2
12	San Miguel	1
13	Chalatenango	0
14	Cabañas	0
	TOTAL	166

Estadísticas por departamentos de inspecciones realizadas por la DACGER desde su creación.

CUADRO 30: INSPECCIONES REALIZADAS POR DEPARTAMENTO



OTRAS ACTIVIDADES REALIZADAS

1. Elaboración del plan invernial 2011 de la Comisión Técnica Sectorial de Infraestructura y Servicios Básicos del Sistema Nacional de Protección Civil, de la cual el MOPTVDU es coordinador.
2. Inspección detallada del interior de la bóveda subterránea de 900 metros de longitud en la quebrada Chilismuyo en San Salvador.
3. Apoyar en el proyecto de dinamización de la inversión que impulsa el Ministerio de Obras Públicas.
4. Revisar la condición estructural de componentes usados de puentes Bailey y elaborar la propuesta de reutilización en puentes peatonales.
5. Diseño estructural y revisión de estudio hidrológico para puente peatonal de San Juan El Espino, Atiquizaya, en el departamento de Ahuachapán, utilizando componentes reutilizables de puentes Bailey.
6. Elaboración de términos de referencia para la fase de preinversión de 5 proyectos con el PNUD y BID.
7. Diagnóstico y diseño del proyecto “Construcción de obras de mitigación estructurales y no estructurales por inundaciones del Río Chilanguera, Cantón Chilanguera, Municipio de Chirilagua, Departamento de San Miguel.”
8. Diagnóstico y diseño del proyecto “Construcción de las Obras de mitigación estructurales y no estructurales para control de la erosión en el río Las Cañas, departamento de San Salvador.”

LÍNEAS DE TRABAJO EN DESARROLLO

Entre las actividades específicas que desarrolla esta Dirección tienen especial importancia las siguientes:

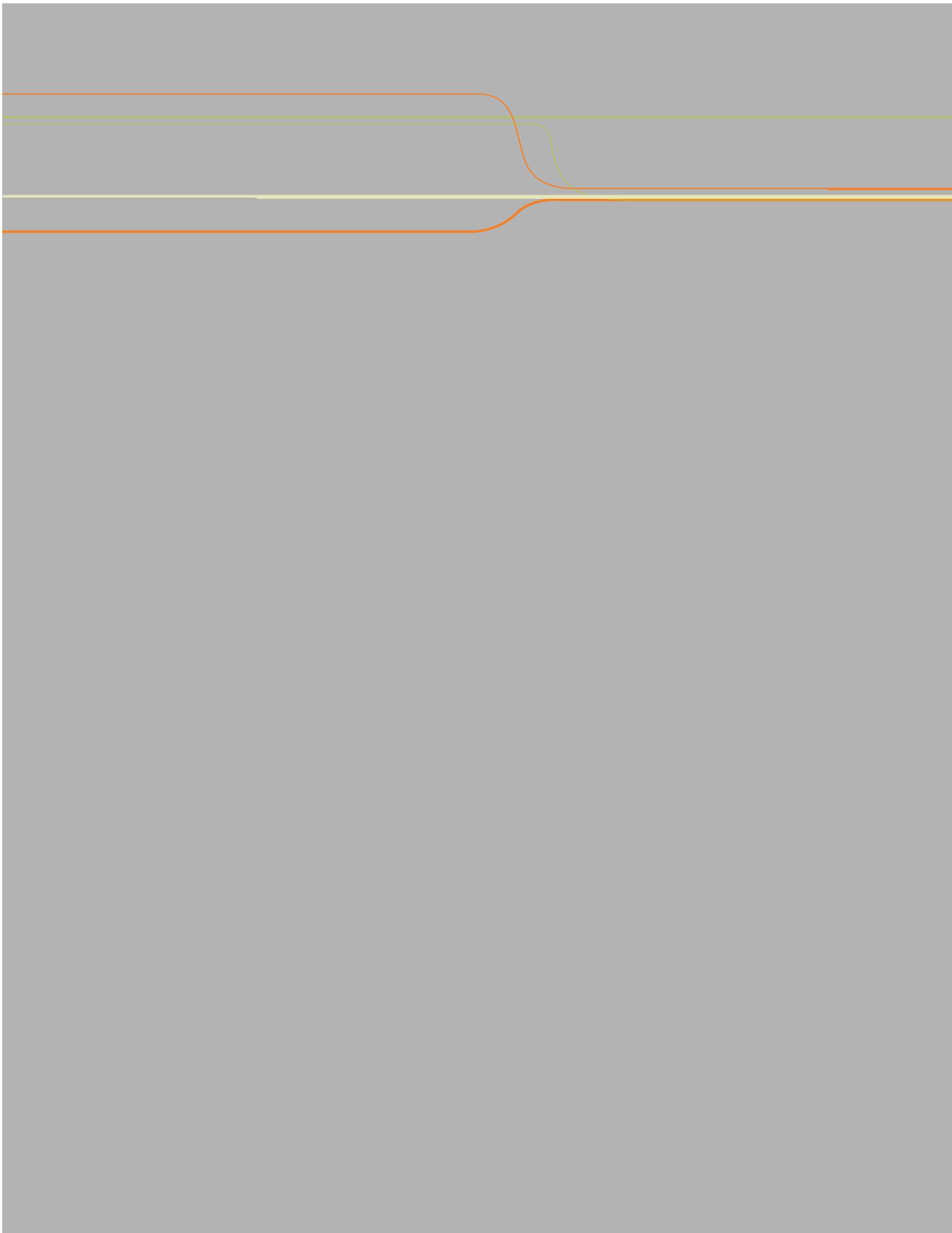
1. El inventario de la infraestructura en riesgo a nivel nacional.
2. Actualización del inventario a nivel nacional de cárcavas, laderas inestables, taludes inestables, socavaciones y hundimientos.
3. Actualización del catastro de la red de drenajes de agua lluvia del área urbana del municipio de San Salvador.
4. Elaboración de los 8 planes de intervención de la Comisión Técnica Sectorial de Infraestructura y Servicios Básicos del Sistema Nacional de Protección Civil, de la cual el MOP es coordinador.
5. Diseño del proyecto “Evaluación y reducción de la vulnerabilidad ante eventos de sismos, lluvias y cargas de tráfico, de los principales puentes y obras de paso del área metropolitana del municipio de San Salvador.”
6. Formulación del proyecto “Diseño e Instalación de puentes peatonales utilizando materiales reutilizables de puente Bailey”
7. Diagnóstico del riesgo de las obras de paso de la red vial nacional en coordinación con las demás entidades involucradas, con el objetivo de elaborar planes de mantenimiento.

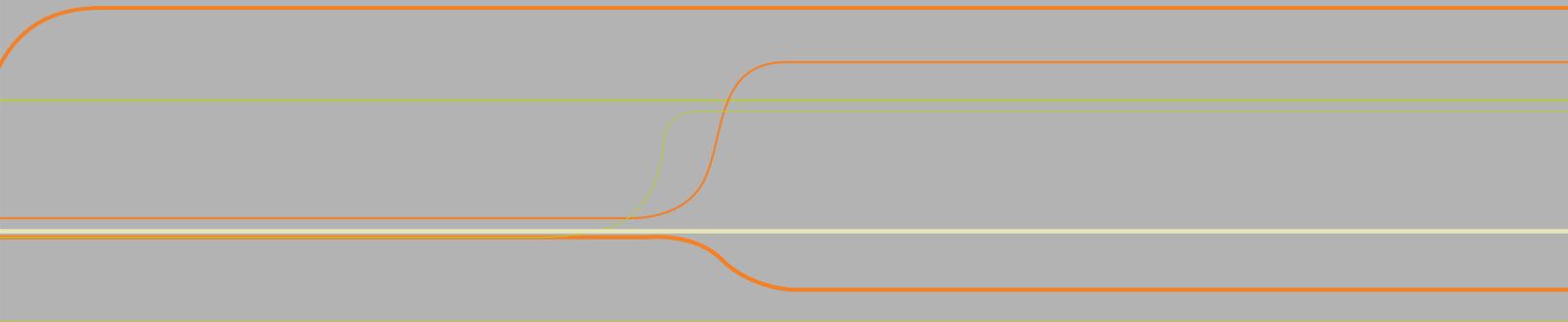


OBRAS DE MITIGACIÓN EN COLONIA MÁLAGA, SAN SALVADOR



BÓVEDA DE PROPORCIONES MONUMENTALES ACOMPAÑADA DE OBRAS DE PROTECCIÓN EN BENEFICIO DE VÍAS Y COLONIAS DINA Y LUZ EN SAN SALVADOR





COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Al mismo tiempo que el Ministerio de Obras Públicas cumplía su tarea de desarrollar y dar mantenimiento a la infraestructura y gestionar el riesgo en medio de la adversidad, ha construido logros de cooperación regional e internacional. En ese marco, el MOP ha logrado un significativo apoyo internacional, a pesar de las políticas de reducción de desembolsos y de que el país fue catalogado como un país de renta media baja, en cuyo contexto la gestión de la cooperación se convirtió en un reto más complicado. El Ministerio ha recibido apoyo de gobiernos hermanos, agencias de cooperación y organismos multilaterales.



La cooperación que se gestiona en esta institución, basada en la visión trazada por la actual administración junto al apoyo de aliados estratégicos, ha sido de vital importancia en la concreción de los objetivos trazados para el presente quinquenio.

De tal suerte que bajo sinergias interinstitucionales, nacionales e internacionales se ha convocado apoyos para mejorar los niveles de vida de los salvadoreños y se han consolidado los siguientes tipos de cooperación:

1. Cooperación no reembolsable (donaciones, asistencias técnicas, pasantías)
2. Cooperación reembolsable (préstamos de bajo interés)
3. Cooperación técnica

COOPERACIÓN NO REEMBOLSABLE BILATERAL

Los países que apoyan al MOP en áreas como la vulnerabilidad, reactivación de la economía, ampliación del empleo, desarrollo social, adaptación al cambio climático y gestión estratégica del riesgo y para el desarrollo sostenible han sido:

Gobierno del Japón / JICA

Se subraya el apoyo del pueblo y Gobierno de Japón, que brindó asistencias técnicas durante los años 2009 y 2010 más la donación de ¥1 500 millones (aproximadamente \$16 millones), que servirán para el Programa para el mejoramiento de las capacidades para enfrentar los desastres naturales ocasionados por el cambio climático. Se incluye además la adquisición de 142 maquinarias y equipos para obras de prevención y mitigación distribuidos en cuatro planteles. En este sentido, en el segundo periodo laboral se han llevado a cabo dos licitaciones que salieron en Japón, las cuales ya fueron adjudicadas. Se celebraron reuniones entre el Comité Consultivo, del cual formamos parte, con el fin de darle seguimiento.

Cooperación Internacional

También se recibió una donación para el mejoramiento de la tecnología para la construcción y el sistema de difusión de la vivienda social sismo-resistente dado por el JICA-TAISHIN, por un monto de \$1,9 millones, y se inauguró el puente de La Amistad Japón-Centroamérica, en presencia de parlamentarios japoneses que vinieron a constatar la inversión de su gobierno. Actualmente, se está llevando a cabo un estudio preparatorio de factibilidad para la construcción del By pass en San Miguel, donado por el JICA y licitado en Japón por un costo de \$1 millón, el cual fortalecerá la capacidad de transporte y contribuirá al desarrollo de la actividad económica en la región, proyecto que será financiado por el Gobierno del Japón.

Gobierno de los Estados Unidos

En el marco de las tareas de mitigación de daños y En el marco de las tareas de mitigación de daños y reconstrucción por los desastres causados por el cambio climático, el Gobierno de Estados Unidos decidió apoyar con una donación de \$25 millones (de los cuales \$6,9 son para la Institución), que servirán para la construcción de seis puentes dañados por la tormenta Ida y que contarán con sus respectivas obras de prevención y mitigación.

También concluyó la cooperación que el Comando Sur de los Estados Unidos brindó al MOP para el traslado de las piezas y componentes de 1 222,27 metros de puentes modulares de hierro (908.32 metros de puentes de dos vías y 313.95 metros de puentes de una vía). El flete internacional para este traslado equivale aproximadamente a \$462 618,34 mil dólares. Gracias a esta cooperación el monto del ahorro se reinvertió también en puentes modulares de hierro.

Asimismo, se recibió la donación de \$1 millón para la construcción de 151 viviendas permanentes en el municipio de Verapaz, departamento de San Vicente.

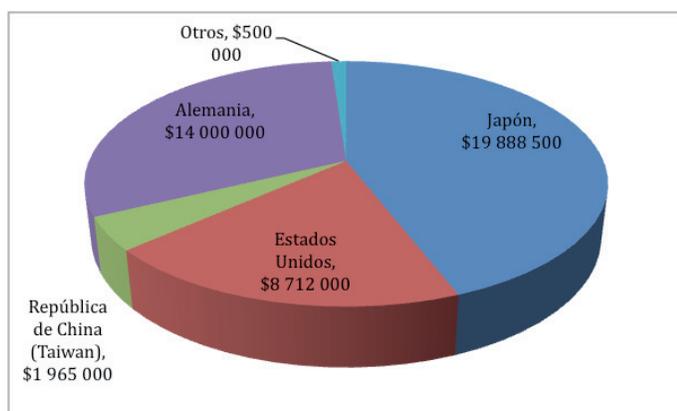
Gobierno de Alemania

Las gestiones ante la solidaridad de otros países amigos también tuvieron sus frutos con el gobierno de Alemania, que ha comprometido su ayuda por un monto de €10 millones (\$14.5 millones aproximados) para el Programa Mejoramiento Integral de Asentamientos Precarios Urbanos.

Gobierno de Taiwán

Para la construcción de 125 viviendas permanentes en las comunidades de la Realidad y Amayito, departamento de Santa Ana, se obtuvo la cooperación de Gobierno de Taiwán por un monto de \$1 030 000. Asimismo se renegoció la donación para la construcción del Parque Memorial en Santa Tecla por \$935 000, que había sido suspendida.

GRAFICO 1: TIPO DE COOPERACIÓN RECIBIDA NO REEMBOLSABLE 2009-2010



COOPERACIÓN NO REEMBOLSABLE MULTILATERAL

PNUD

En 2009 se firmó un convenio de cooperación con el PNUD para el proyecto DINAMIZACIÓN DE ECONOMÍAS LOCALES MEDIANTE EL DESARROLLO Y LA RECONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA, que incorpora un monto de \$48,5 millones provenientes del Gobierno de la República para construcción de infraestructura estratégica. El PNUD incluye un aporte para el fortalecimiento de las capacidades del MOP de \$200 000.. En el marco de este Proyecto el PNUD provee los servicios de supervisión, gestión y control de calidad de cada uno de los proyectos de obra pública que se contrata.



LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE PEQUEÑAS, MEDIANAS Y GRANDES PROPORCIONES ES TAMBIÉN POSIBLE GRACIAS A LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Los objetivos del Proyecto MOP/PNUD incluye optimizar la inversión en obras públicas, de manera que contribuya a las estrategias nacionales de:

- **Generación de empleo**, mediante el uso de mano de obra local.
- **Combate a la pobreza** y logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM).
- Promoción del desarrollo **integral de las zonas rurales**.
- **Gestión de riesgos** para mitigar la vulnerabilidad ante fenómenos naturales como terremotos e inundaciones.

Al final de la ejecución de este proyecto se espera:

- **Que el MOP se haya fortalecido en su capacidad institucional para ejecutar las obras de infraestructura**, a través de procesos de formación y entrenamiento del personal interno.
- **Que el MOP se haya fortalecido en su capacidad de planificar y priorizar las obras públicas**, incluyendo criterios de desarrollo económico, equidad de género, manejo de riesgos, cambio climático y enfoque territorial.
- **Que las obras de infraestructura sean priorizadas y ejecutadas según las mejores prácticas internacionales**, en materia de eficiencia y transparencia.

El Proyecto tiene las siguientes ventajas:

- Apoyo al MOP **en la eficiente planificación y ejecución de las obras**, y en la gestión de los contratos, conforme a los procedimientos de adquisiciones del PNUD y las mejores prácticas internacionales.
- **Transparencia en el uso de los recursos públicos**.
- **Fortalecimiento de las capacidades institucionales en la ejecución y supervisión de proyectos de infraestructura**, conforme a las mejores prácticas internacionales
- **Asistencia técnica de alto nivel puesta a**

disposición del MOP mediante la red de expertos internacionales y nacionales del PNUD y la UNOPS en las áreas de planificación estratégica de proyectos de infraestructura, revisión de carpetas técnicas, monitoreo y evaluación de proyectos, cambio climático, manejo de riesgos, enfoque territorial, entre otras.

- **Economías de escala** que se traducen en ahorros reinvertidos en asistencia técnica al MOP.

Adicional al importante Proyecto referido anteriormente, durante este periodo se dio seguimiento al programa Generación de empleo intensivo desde la obra pública (creación de microempresas de mantenimiento vial), que recibió la cantidad de \$185 000 del Gran Ducado de Luxemburgo, a través del PNUD, y que sirve para el plan piloto que se lleva a cabo.

Se comenzaron a recibir los beneficios de una donación de \$5,5 millones del Fondo de Adaptación del PNUD: Promoviendo el desarrollo de infraestructura resistente para el cambio climático, en el Área Metropolitana de San Salvador (PIMS 4585).

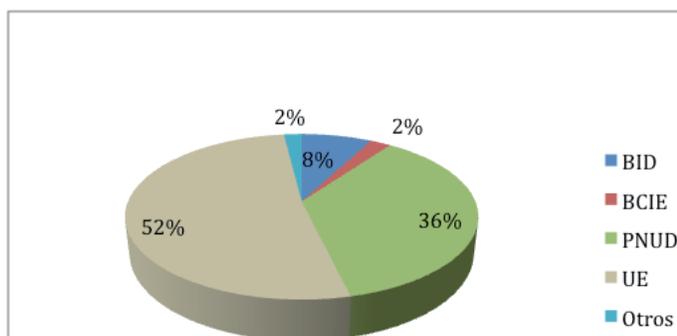
PRIMERA CONFERENCIA INTERNACIONAL BLINDAJE DE LA INFRAESTRUCTURA SOCIAL Y PRODUCTIVA

Asimismo, con sinergias interinstitucionales entre el MOP y el MARN y con el apoyo del PNUD, se organizó la **primera conferencia internacional en la región, que trató sobre estrategias para adaptar la infraestructura pública y privada al cambio climático**. Participaron expertos internacionales de alto nivel así como ministros y viceministros de Obras Públicas y de Medio Ambiente de Centroamérica. Conjuntamente, se publicó la nota conceptual “Hacia un blindaje climático de la infraestructura pública”.

BID

Se dio seguimiento a las asistencias técnicas de la Creación de la Superintendencia General de Transporte y Preparación del Programa de Vivienda Fase II, las cuales se encuentran en fase de ejecución. Se recibió además, la donación de la asistencia técnica de Identificación de Inversiones prioritarias en Infraestructura por \$200 mil.

GRÁFICO 2: TIPOS DE COOPERACIÓN NO REEMBOLSABLE MULTILATERAL 2009-2011



Pasantías

Durante este periodo se recibieron pasantías de Cooperación Sur-Sur, como la del programa Microempresas. Experiencia en el Perú, cursos de Respuesta al Cambio Climático y el Diplomado de Modernización del Estado y Gobernabilidad Democrática para Altos Funcionarios de Gobierno, en Chile, y el curso de posgrado en Gestión de Riesgos con Equidad de Género.

Otros apoyos importantes los constituyen los de la Cooperación Norte-Sur: Curso de Capacitación para Promover la Agilización de la Formulación e Implementación de los Proyectos del Préstamo AOD Japonés, y el brindado por el JICA: Disaster Risk Management Technology on Volcanic Eruption, debris flow and landslide.

Se iniciaron los contactos para la realización de la conferencia internacional en América Central, como primera respuesta al esfuerzo para la organización de una conferencia a nivel regional, que se llevará a cabo la última semana del mes de septiembre de 2011, con el objetivo de generar un compromiso político regional y presentar propuestas concretas para el blindaje climático de la infraestructura que se impulsará de forma conjunta en los países de Centroamérica.

COOPERACIÓN REEMBOLSABLE MULTILATERAL

BCIE

Durante el ejercicio laboral 2009-2010, el Ministerio de Obras Públicas, con el apoyo del Ministerio de Hacienda y la Secretaría Técnica de la Presidencia, logró la preparación y aprobación de préstamos internacionales para obras de mitigación y puentes por \$31,7 millones y \$18,3 millones para la finalización del bulevar Diego de Holguín, Tramo II. Ambos préstamos han tenido el seguimiento requerido. El primer caso se encuentra en la etapa de recibir el primer desembolso; el segundo caso se encuentra en la etapa de una nueva licitación, después que la primera fue declarada desierta.

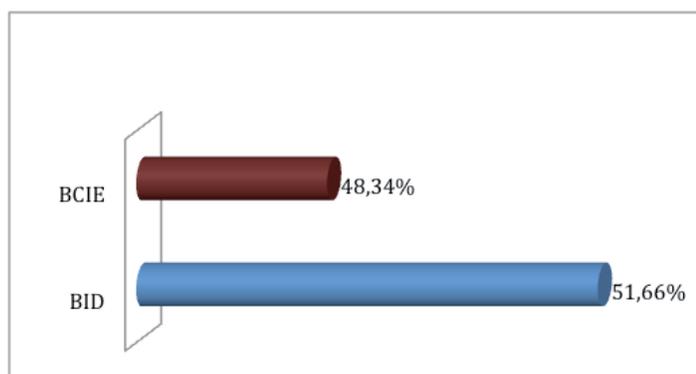
También se encuentra actualmente en etapa de negociación el proyecto Rehabilitación, mejoramiento y conservación de vías en la zona norte de El Salvador, por \$48 millones. La Operación de Préstamo ya fue aprobada por el Directorio del Banco y espera ahora el trámite nacional en el Ministerio de Hacienda y en la Asamblea Legislativa.

BID

El préstamo de Caminos Rurales por \$35 millones de dólares, otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID),

fue aprobado en el segundo semestre del 2010 y se encuentra en la etapa de implementación por lo que se han llevado a cabo reuniones con el Banco con el fin de iniciar los desembolsos según cronología. También con el BID, actualmente se negocian préstamos para la conectividad rural y el Programa de Transporte del AMSS por \$15 y \$40 millones y se avanza en el Préstamo de Vivienda Fase II por \$70 Millones ya aprobado por el Directorio del Banco. En el marco de estos préstamos hemos iniciado la incorporación del nuevo programa LAIF–Facilidad de Inversión en América Latina–de la Unión Europea.

GRÁFICO 3: COOPERACIÓN REEMBOLSABLE RECIBIDA 2009-2011



Proyectos en negociación

En el marco de la gestión de recursos, la Dirección de Cooperación Internacional ha iniciado negociaciones con entidades y gobiernos de países amigos, entre ellos los que se listan a continuación:

1. Gobierno de Italia, préstamo AOD: Rescate de la función habitacional en el Centro Histórico de San Salvador mediante la implementación de cooperativas de vivienda por ayuda mutua, por €10 000 000 (aproximadamente \$14,5 millones).
2. Gobierno del Japón, préstamo AOD: By pass San Miguel (km 131-139 CA01E), por \$57 millones.
3. Gobierno del Japón Préstamo AOD: Ampliación San Vicente-San Miguel-La Unión (CA01E), por \$82 millones.
4. BCIE: Rehabilitación, mejoramiento y conservación de vías en la zona norte de El Salvador, por \$48 millones.
5. BID: Programa de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador, por \$40 millones.
6. BID: Conectividad rural en zona norte y oriente, por \$15 millones

COOPERACIÓN PÚBLICA PRIVADA Y CIUDADANA

El ministerio desarrollo una consistente política convocado a la articulación pública y privada para el desarrollo, emprendido con el apoyo del sector privado nacional, iniciativas conjuntas en la construcción de obras de paso en la ruta cañera, obras complementarias en puentes y otras infraestructuras públicas. Asimismo el sector privado y las organizaciones de sociedad civil unen sus esfuerzos a las iniciativas del MOP con emprendedurismo público-privado para la generación de empleo en proyectos como el primer taller de baldosas para no videntes, formación en microempresas, becas y formación del personal del MOP, entre otros.

CUADRO 30: COOPERACIÓN REEMBOLSABLE, NO REEMBOLSABLE Y GESTIONADA DESDE EL 2009 AL 2011

No	Programa/ Proyecto / AT	Tipo	Ubicación Geográfica	Recursos financieros	País / Cooperación	Vice ministerio
COOPERACIÓN BILATERAL				\$ 46.651.750		
1	Gobernando con Justicia: Gobernabilidad más Transparente y con Mayor Capacidad de Respuesta	No Reembolsable	Institucional	\$162,000	USAID / CASSALS	MOPTVDU
2	Diagnóstico de control interno y mapeo de riesgo institucional en el Ministerio (MOPTVDU) de la República de El Salvador.	No Reembolsable	Institucional	*	USAID / CASSALS & ASOCIADOS	MOPTVDU
3	Estudio preliminar de Rehabilitación Urgente de los Puentes dañados sobre la carretera Nacional CA-02	No Reembolsable	Zonas afectadas por tormenta IDA	*	Gobierno del Japón / Hazama	VMOP
4	Diagnóstico de puentes y obras de paso afectadas por tormenta tropical IDA.	No Reembolsable	Zonas afectadas por tormenta IDA	*	Gobierno de los Estados Unidos / Comando Sur	VMOP
5	Transporte de puentes modulares de hierro para ser instalados en lugares estratégicos tras la Tormenta IDA	No Reembolsable	Zonas afectadas por tormenta IDA	\$850,000	Gobierno de los Estados Unidos / Comando Sur	VMOP
6	Asistencia Técnica para evaluar deslizamientos y entrega un reporte para el deslizamiento del volcán de San Salvador y San Vicente.	No Reembolsable	Volcán de San Salvador y San Vicente	*	Gobierno del Japón / JICA	VMOP

7	Proyecto Reconstrucción Tormenta Tropical IDA	No Reembolsable	Nivel nacional	\$25 Millones (\$6.7 millones para el MOP)	Gobierno de los Estados Unidos / USAID	VMOP
8	Implementación del programa para el mejoramiento de las capacidades para enfrentar los desastres naturales ocasionados por el cambio climático.	No Reembolsable	Nivel nacional	¥ 1,500,000,000 (\$16 millones aproximadamente)	Gobierno del Japón / JICA	VMOP
9	Construcción de 151 viviendas permanentes en el Municipio de Verapaz, Departamento de San Vicente	No Reembolsable	Municipio de Verapaz, San Vicente	\$944,250	Gobierno de los Estados Unidos / USAID	VMVDU
10	Inspección del puente de la Amistad Japón-Centroamérica	No Reembolsable	El Amatillo, La Unión	*	Gobierno del Japón	VMOP
11	Programa de Invitación a Líder de Opinión en Japón	No Reembolsable	Tokio	*	Gobierno del Japón	MOPTVDU
12	Mejoramiento de la Tecnología para la Construcción y Sistema de Difusión de la Vivienda Social Sismo-resistente	No Reembolsable	Nivel nacional	\$1,850,000	Gobierno de Japón /TAISHIN JICA	VMVDU
13	Programa Mejoramiento integral de asentamientos precarios urbanos / KfW (MIAPU-KfW)	No Reembolsable	Nivel nacional	€10,000,000 (aproximadamente \$14.5 millones)	Gobierno de Alemania / KfW	VMDU
14	Asistencia técnica a la dirección de adaptación al cambio climático y gestión estratégica del riesgo para el reforzamiento de la infraestructura pública de El Salvador	No Reembolsable	Nivel nacional	\$173,500	Gobierno de Japón / JICA	VMOP
15	Curso de Capacitación para promover la agilización de la Formulación e Implementación de los proyectos del Préstamo AOD Japonés. (BECA)	No Reembolsable	Tokio	*	Gobierno del Japón / JICA	MOPTVDU
16	Proyecto Comunidades Solidarias Urbanas componente Mejoramiento Integral de Asentamientos Precarios Urbanos		La Unión	\$2.5 millones	Japón	VMVDU
17	La Construcción del parque memorial en Santa Tecla por \$935 mil, brindado por el Gobierno de China (Taiwán)	No Reembolsable	Santa Tecla	\$935,000	Republica de China (Taiwan)	VMVDU
18	Estudio de factibilidad By Pass San Miguel	No Reembolsable	Departamento de San Miguel, Zona Oriental	\$1,000,000	Gobierno del Japón / JICA	VMOP
19	Construcción de 125 viviendas permanentes en las comunidades de la Realidad y Amayito, Departamento de Santa Ana	No Reembolsable	Santa Ana	\$1,030,000	Republica de China (Taiwan)	VMVDU
20	Taller del Proyecto Bosai: Guia de la Construcción de muros de contención	No Reembolsable	Nivel nacional	\$7,000	Gobierno del Japón / JICA	VMOP
21	Curso "Disaster Risk Management Technology on Volcanic Eruption, Debris Flow and Landslide" (Tecnología de Riesgo de Desastre por Erupción volcánica, Flujo de Detritos y Deslizamiento).	No Reembolsable	Nivel nacional	*	Gobierno del Japón / JICA	VMOP Z
	Rescate de la función habitacional en el Centro Historico de San Salvador mediante la implementación de cooperativas de vivienda por ayuda mutua	Prestamo AOD	San Salvador	€10,000,000 (aproximadamente \$14.5 millones)	Gobierno de Italia	VMVDU
	"Prestamo AOD By pass San Miguel (Km. 131 – 139 CA01E)					
"	Prestamo AOD	Ciudad de San Miguel	\$56,658,507	Gobierno del Japón / JICA	VMOP	
	Prestamo AOD Ampliación San Vicente-San Miguel- La Union (CA01E)	Prestamo AOD	Nivel nacional	\$81,472,144	Gobierno del Japón / JICA	VMOP
	Construcción del puente NO. 1360, Quezalapa, Departamento de Cuscatlan	No Reembolsable	Departamento de Cuzcatlan	\$2,825,000	Gobierno de Corea / KOICA	VMOP
	Escuela de Educación Vial	No Reembolsable	Nivel nacional	\$200,000	Gobierno de Corea / KOICA	VMT
	30 Viviendas permanentes, Apastepeque, San Vicente	No Reembolsable	Apastepeque, San Vicente	\$360,000	Gobierno de Corea / KOICA	VMVDU
	Familias habitando en línea férrea y en riesgo de Mal de Chagas	No Reembolsable	Zona norte del Departamento de Santa Ana	\$1,000,000	Gobierno de China (Taiwan)	VMVDU

COOPERACIÓN MULTILATERAL**\$ 179,080,100z**

1	Asistencia a las familias afectadas por tormenta tropical IDA	No Reembolsable		\$25,000	UNICEF	VMVDU
2	ATN/MT-8044-ES Apoyo a la Regulación de un nuevo Sistema de Transporte Público para el Gran San Salvador	No Reembolsable	San Salvador	\$715,000.00	BID	VMT
3	Cooperación Técnica no reembolsable ATN /SF-9700-ES para la Creación de la Superintendencia General de Transporte	No Reembolsable	Institucional	\$124,900	BID	VMT
4	ATN/JF-11626-ES Preparación del Programa de Vivienda Fase II	No Reembolsable	Nivel nacional	\$865,000	JAPON / BID	VMVDU
5	Cooperación Técnica no reembolsable ATN /SF-11968-ES Identificación de Inversiones prioritarias en Infraestructura	No Reembolsable	Nivel nacional	\$200,000	BID	VMOP

Cooperación internacional

6	Préstamo de inversión ES-L1022 Programa de Vivienda y Mejoramiento Integral de Asentamientos Urbanos Precarios	Préstamo		\$70,000,000	BID	VMVDU
7	ES-L1045 : Caminos Rurales para el Desarrollo	Préstamo	Nivel nacional	\$35,000,000	BID	VMOP
8	Ampliación del modelo de microempresas y caminos rurales	No Reembolsable	Nivel nacional	\$2,000,000	STP / UE / MOP	VMOP
9	Dinamización de economías locales mediante el desarrollo y la reconstrucción de la infraestructura pública	No Reembolsable	Nivel nacional	\$200,000	PNUD	VMOP
10	Generación de Empleo intensivo en la obra pública	No Reembolsable	Nivel nacional	\$150,000	OIT	VMOP
11	Convenio de Préstamo 2031 Para la finalización del Proyecto Apertura Blvd. Diego de Holguín Santa Tecla, Tramo II	Préstamo	Santa Tecla y San Salvador	\$18,340,000	BCIE	VMOP
12	Convenio de Préstamo 2015 Programa para el Desarrollo de infraestructura social y prevención de vulnerabilidad (Obras de Mitigación de Riesgos)	Préstamo	Nivel nacional	\$31,700,000	BCIE	VMOP
13	Proyecto reconstrucción de viviendas a causa de la tormenta Agatha	No Reembolsable	San Vicente	\$350,000	BCIE	VMVDU
14	Generación de empleo intensivo desde la obra pública (creación de microempresas de mantenimiento vial)	No Reembolsable	San Martin, Ahuachapan	\$185,200	PNUD / Gran Ducado de Luxemburgo	VMOP
15	Proyecto Fondo de Adaptación: Promoviendo el desarrollo de infraestructura resistente para el Cambio Climático, en el Área Metropolitana de San Salvador (PIMS 4585)	No Reembolsable	Nivel nacional	\$5,425,000	Fondo Global del Cambio Climático/ PNUD	VMOP
16	Programa de Apoyo a Comunidades Solidarias de El Salvador (PACES)	No Reembolsable		\$8.6 millones	Unión Europea	VMVDU
17	Asentamientos urbanos y productivos sostenibles e integrados en El Salvador (MDGG-2066-)	No Reembolsable	Santa Tecla y Apopa	\$5,200,000	MDG Achievement Fund	VMVDU
	Rehabilitación, mejoramiento y conservación de vías en la zona norte de El Salvador	Préstamo	Zona norte	\$48,212,173	BCIE	VMOP
	ES-L1061 Conectividad rural en zona norte y oriente	Préstamo	Zona norte y oriente	\$ 15 millones	BID	VMOP
	"Programa de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (ES-L-1050)	Préstamo	Nivel nacional	\$40 millones	BID	VMT
COOPERACIÓN SUR-SUR				\$ 466,000		
1	Donación para la construcción de 35 viviendas en Aguilares	No Reembolsable	Aguilares, San Vicente	\$450,000	Gobierno de la India, consulados de China, Las Vegas y Suiza	VMVDU
2	Pasantía: Programa Microempresas experiencia en el Perú	No Reembolsable	Nivel nacional	\$16,000	Luxemburgo, OIT y Gobierno del Perú	VMOP
3	Curso Respuestas Urbanas al Cambio Climático: Políticas, Estrategias e Instrumentos para América Latina y el Caribe	No Reembolsable	Nivel nacional	*	Chile, Cepal	VMOP
4	Curso de Postgrado en Gestión de Riesgos con Equidad de Géneros (GREG)	No Reembolsable	Nivel nacional	*	UCA	MOPTVDU
5	Nuevos Enfoques para la gestión de la Cooperación Internacional de Centro América	No Reembolsable	Nivel nacional	*	ICAP	VMOP
6	Taller sobre Planificación Intermodal para facilitar el comercio en Mesoamérica	No Reembolsable	Nivel nacional	*	México	MOPTVDU
7	Diplomado de Modernización del Estado y Gobernabilidad Democrática para Altos Funcionarios de Gobierno	No Reembolsable	Nivel nacional	*	Chile, OEA	MOPTVDU
8	Curso XII Seminario sobre gerencia pública en la administración financiera y tributaria	No Reembolsable	Nivel nacional	*	Uruguay, AECID	MOPTVDU
9	Asistencia técnica: Guía de insumos en materia de cooperación técnica Sur - Sur	No Reembolsable	Nivel nacional	\$80,000	República Boivariana de Venezuela	VMOP
COOPERACIÓN EMPRESARIAL				\$ 60,270		
1	Apoyo empresarial a emergencia causada por IDA y Agatha.	No Reembolsable	Zonas afectadas por tormenta IDA	*	Empresa Privada (ASIA / CASALCO)	VMOP
2	Donación de 21,000 galones de combustible	No Reembolsable	Institucional	\$60,270.00	Alba Petróleos	VMOP
3	Estudio preliminar de Rehabilitación Urgente de los Puentes Dañados sobre la Carretera Nacional CA-2	No Reembolsable	Zonas afectadas por tormenta IDA	*	Hazama	VMOP
4	Suministro de asfalto y combustible para el plan de reconstrucción de daños causados por desastres naturales y plan de mantenimiento vial	No Reembolsable	Nivel nacional	\$56,516,353.15	Petrocaribe	VMOP
COOPERACIÓN DESCENTRALIZADA				\$ 2,251,00		
1	Asistencia a las familias afectadas por tormenta tropical IDA	No Reembolsable	Zonas afectadas por tormenta IDA	\$150,000.00	ONG'S / UNICEF / ALCALDIAS	VMVDU

2	Programa de Vivienda	No Reembolsable		\$2,000,000.00	ACPP / ESPAÑA	VMVDU
3	Capacitación en APP	No Reembolsable		*	UE	MOPTVDU
4	Conferencia Internacional en América Central: Adaptación al Cambio Climático y Gestión Estratégica del Riesgo	No Reembolsable	Nivel nacional	\$101,000.00	ONG'S, Iglesia Ecuménica, PNUD	MOPTVDU

* Monto manejado a discreción por la agencia de Cooperación

CUADRO 31: RESUMEN

APROBADOS	\$228,509,120
NEGOCIACION	\$304,324,177
COOPERACION NO REEMBOLSABLE (aprobados)	\$53,788,920
COOPERACION REEMBOLSABLE (aprobados)	\$155,040,000
GRAN TOTAL (aprobados + negociación)	\$532,833,297

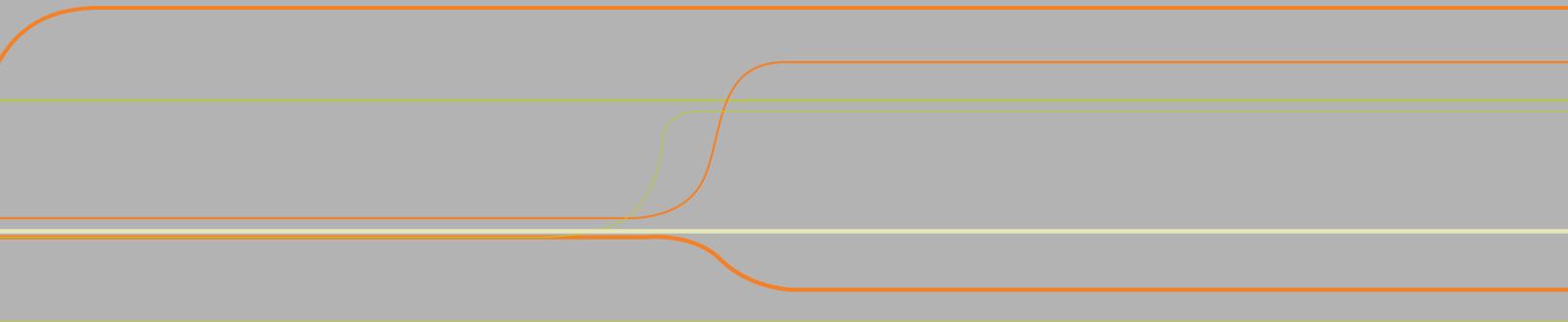
Iniciativa salvadoreña para fortalecer la integración centroamericana

El Ministerio ha contribuido a dinamizar la integración centroamericana con su participación en el Consejo de Ministros de Transportes de Centroamérica (COMITRAN), la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) y el Comité Centroamericano de Fondos Viales (COCAVIAL), en el marco del Sistema de Integración Económica Centroamericana (SIECA). También apoya la ejecución de la agenda del proyecto Integración y desarrollo de Mesoamérica.

En ese marco, enarbola la bandera de la integración física de la región que permita incrementar la eficiencia y competitividad de los sectores productivos. Por ello dinamizó la apertura del puente de la amistad Japón–El Salvador–Honduras;

las normativas y manuales de carreteras; la coordinación de la infraestructura regional para proyectos transfronterizos; el mantenimiento de la red vial principal de interconexión regional, e incorpora la gestión estratégica del riesgo y adaptación al cambio climático que permitan el blindaje de la infraestructura pública.

En el próximo semestre se asumirá la presidencia pro tempore del COMITRAN y se realizará la conferencia internacional en América Central orientada a la adaptación al cambio climático y a la gestión estratégica del riesgo. Asimismo, se asumirá la presidencia pro tempore del Consejo Centroamericano de Vivienda y Asentamientos Humanos (CAAH), de la Secretaría de Integración Social Centroamericana (SISCA), con especial énfasis en el impulso del ordenamiento territorial al servicio del desarrollo equilibrado, sostenible y competitivo de la región.



HACIA UN MODELO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

El Ministerio de Obras Públicas avanza en consolidar un nuevo modelo de gestión eficaz, eficiente, participativa, ética y transparente. Trabaja en el impulso de una gestión estratégica y en la modernización integral de su labor; labora en el reforzamiento de la capacidad de gestión y operación, y en la mejora de sus sistemas de planificación, seguimiento y evaluación de la obra pública, los servicios a la ciudadanía y su impacto nacional sostenible en el tiempo. Nos encaminamos hacia un modelo de gestión que integre un sistema de mejora continua de la calidad, el fortalecimiento de las competencias de su talento humano, la constante rendición de cuentas y la recuperación de la confianza ciudadana.



Consolidación de la Unidad de Gestión Social

Con el establecimiento de nuevas y diversificadas formas de relacionarse entre gobierno, municipalidades, organizaciones sociales y comunidades para desarrollar y humanizar la obra pública, se creó la oficina de Participación Ciudadana y de Gestión Social, que ha permitido que los titulares y jefaturas de distintos niveles conozcan las necesidades y demandas de la población, especialmente aquellas que por años constituyeron un clamor ciudadano no atendido. De manera ejecutiva se creó la Unidad de Respuesta a la Comunidad, que es una fuerza de tarea, integrado por trabajadoras y trabajadores para atender las necesidades de la comunidad, de acuerdo a las posibilidades del ministerio.

El estrecho y permanente contacto con las municipalidades del país, sin importar la bandera que las gobierne, y la firme decisión de apoyar el desarrollo local, originó que miles de salvadoreños hayan sido beneficiados con la suscripción de convenios de cooperación, que significaron el mejoramiento de 49 kilómetros de vías urbanas municipales, a lo que se suma 111,6 kilómetros más, que están siendo reparados y que forman parte de los convenios actualmente en ejecución.

Esto marca una apertura con todas las alcaldías del país, con un apoyo más efectivo a las necesidades de las comunidades y ha dado una respuesta cada día más efectiva a la demanda social acumulada durante décadas, relacionada con la vulnerabilidad y la calidad de vida, rompiendo con la tradición de partidizar el trabajo del ministerio. De esta manera, en el período comprendido entre junio de 2010 y mayo de 2011, se ha beneficiado a 85 comunidades y a vecinos que han acudido al ministerio, con proyectos integrales y microrealizaciones, como solución de hundimientos y obras de protección de menor envergadura, pavimentación de colonias completas, recarpeteos, bacheo profundo o señalización vial, especialmente en el Área Metropolitana de San Salvador. Además se ha logrado lo siguiente:

- a. Reconocimiento de la Unidad a nivel nacional por parte de las gobernaciones, gobiernos municipales y comunidades y otros actores locales.
- b. Se ha incidido en la priorización del plan anual de inversión con enfoque social a través de elaboración de fichas técnico-sociales y participación activa en la toma de decisiones con equipo directivo.
- c. Se ha logrado sensibilizar a las direcciones y unidades del MOP para que asuman como contenido esencial la dimensión social en la obra pública.
- d. Se ha propiciado una nueva y coordinada relación de trabajo entre los gobiernos locales y el Ministerio de Obras Públicas para la ejecución de convenios de cooperación que conllevan a la ejecución de la obra pública.
- e. Se ha logrado una mayor participación ciudadana en el proceso de solución de los problemas de obra pública en sus diferentes etapas: diagnóstica, planeación, seguimiento y ejecución. Así como en la auditoría social.
- f. Implementación de nueve mecanismos de participación ciudadana que han permitido que la población tenga mayor acceso a la información y tenga también una participación activa en la gestión de las obras que requieren. A continuación se enumeran detalles de las acciones realizadas en el año:
 - (15) Mesas técnicas interinstitucionales y ciudadanas.
 - (735) Asambleas informativas y resolutivas.
 - (750) Audiencias con titulares.
 - (1470) Visitas de campo técnica-sociales.
 - (6125) Teléfono abierto.
 - (2205) Atención ciudadana personalizada y en el territorio.
 - (1) Rendición de cuentas.
 - (12) Encuentros Ciudadanos acompañados.
 - (14) Gabinetes Departamentales, a los cuales se les da seguimiento.

Gerencia Financiera Institucional

Esta Gerencia es responsable de efectuar la gestión financiera de los recursos disponibles para apoyar el financiamiento de las acciones, proyectos y obras que mejoren la infraestructura vial y socioeconómica, así como para mejorar las condiciones de vivienda de la población salvadoreña y las condiciones del sistema de transporte público de pasajeros.

Para este período, el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, incluyendo FOVIAL, el subsidio al transporte, FENADEASL y el ILP, contó con una asignación presupuestaria modificada con refuerzos presupuestarios de \$234,5 millones para inversión y gasto corriente, de los cuales se comprometieron y/o ejecutaron \$195,5 millones, lo que representa el 83,0% de ejecución de los fondos.

Con los recursos presupuestarios asignados al Ministerio, y de los cuales han sido ejecutados y/o comprometidos en un 83%, ha sido posible el desarrollo del Programa de mantenimiento de las carreteras y calles urbanas, que ha desarrollado la construcción de proyectos de mejora de la infraestructura vial y de obras de mitigación de riesgos en cárcavas y zonas de alto riesgo. Se apoyó también las labores de emergencia en las áreas de la infraestructura que resultó dañada con la tormenta IDA y con las subsiguientes tormentas. De igual forma se ha logrado proporcionar a todas las dependencias los insumos necesarios para su gestión.

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

En el referido período se concluyó una diversidad de obras, entre las que se destacan: la rehabilitación del Canal de Desagüe del Lago de Ilopango, la construcción en instalación de obras para puente temporal sobre río Huiza, en cantón Melara; se realizaron trabajos de construcción de obras de mitigación en talud noroeste del reparto Las Cañas; se realizó la transferencia a FONAVIPO, que permitiría cubrir las necesidades de techo y vivienda temporal para las familias evacuadas en la zona del reparto Las Cañas; se iniciaron los proyectos de Mejoramiento camino rural entre Tejutepeque-Jutiapa-Cabañas y el de Mejoramiento camino rural Hato de los Reyes, obras que han sido financiadas con recursos de fondos externos y el Presupuesto de Inversión Social (PEIS). Asimismo, se ha realizado una serie de obras complementarias de mitigación en la zona de cárcava colonia Llano Verde; la construcción del muro de retención en la quebrada La Lechuza en zona de Casa Presidencial. Obras que han sido financiadas con Presupuesto de Inversión Social (PEIS).

En los primeros cuatro meses del año se han iniciado las obras de Mitigación en zona de cárcava Las Jacarandas, en Apopa, San Salvador, y la construcción de obras de mitigación en zona de reparto El Carmen, Soyapango, ambos financiados con recursos del Presupuesto Extraordinario. Además, se han comprometido recursos para el desarrollo de otros proyectos de reparación de cárcavas y obras de mitigación en zonas de alto riesgo.

Es importante hacer notar que durante este período, además de toda la inversión de FOVIAL que a la fecha lleva un 106.2% de ejecución presupuestaria, se destinó al gasto de capital a través de esta UFI y la suma de \$58,2 millones, contribuyendo de esa manera a la mejora de la infraestructura socioeconómica (carreteras, obras de mitigación, mantenimiento de vías rurales y urbanas, obras de protección en cárcavas, etc.) lo cual, además

CUADRO 32: EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA JUNIO 2010 – MAYO 2011 US\$ DOLARES

RUBRO DE GASTO	Crédito presupuestario votado	Presupuesto modificado	EJECUTADO	% EJECUCIÓN
APOYO AL DESARROLLO ECONOMICO	\$170,043,699.72	\$228,755,766.64	\$191,076,511.05	84%
Gasto Corriente	\$22,385,832.00	\$43,462,606.02	\$37,526,845.60	86%
Gasto de Capital	\$46,107,357.72	\$81,935,985.86	\$55,211,080.37	67%
Contribuciones Especiales	\$101,550,510.00	\$103,357,174.76	\$98,338,585.08	95%
APOYO AL DESARROLLO SOCIAL	\$2,120,215.00	\$5,767,552.32	\$4,508,354.63	78%
Gasto Corriente	\$1,490,570.00	\$1,514,810.26	\$1,451,601.30	96%
Gasto de Capital	\$629,645.00	\$4,252,742.06	\$3,056,753.33	72%
TOTAL INSTITUCIONAL	\$172,163,914.72	\$234,523,318.96	\$195,584,856.68	83%
Gasto Corriente	\$23,876,402.00	\$44,977,416.28	\$38,978,446.90	87%
Gasto de Capital	\$46,737,002.72	\$86,188,727.92	\$58,267,833.70	68%
Contribuciones Especiales	\$101,550,510.00	\$103,357,174.76	\$98,338,585.08	95%

de mejorar las condiciones de vida de la población, permite potenciar el desarrollo económico y social del país.

Unidad de Emergencia para la Dinamización de los Proyectos de Inversión



DISTINTOS PROYECTOS DE LA UNIDAD DE EMERGENCIAS PARA LA DINAMIZACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN SE ENCUENTRAN EN EJECUCIÓN, EN DISTINTOS PUNTOS DEL TERRITORIO NACIONAL.

El Ministerio ha conformado la **Unidad de Emergencia para la Dinamización de los Proyectos de Inversión**, la cual se enfoca en atender prioritariamente el proceso de preinversión de 93 nuevos proyectos, cuyo valor estimado asciende a \$202 636 258,00 que cuentan con financiamiento, tienen una prioridad estratégica y forman parte del Plan Quinquenal aprobado por la Secretaría Técnica. Estos proyectos se encuentran en diferentes etapas, que van desde la conceptualización hasta el proceso de contratación, por lo que su ejecución iniciará entre el segundo semestre del presente año y el primer semestre del 2012.

Para centrar esta nueva Unidad especial, el MOP seleccionó entre todas las gerencias corporativas y dependencias de la Institución a un total de 42 profesionales de las áreas de ingeniería, arquitectura y administración pública, que se han puesto a disposición y complementan el esfuerzo de preinversión que realiza la Dirección de Planificación Vial. Su trabajo ha puesto en intenso movimiento los proyectos por lo que el MOP prevé que al concluir el año la inversión alcance las proyecciones acordadas con el Gobierno.

Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones Institucional

La Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones Institucional (UACI), ejecuta todos los procesos de adquisición de bienes y contratación de servicios, así como de contratación de obras de infraestructura que requiere la Institución para su funcionamiento, y los necesarios para implementar el Plan Operativo Anual de cada uno de los Viceministerios. Igualmente, conforma de manera segura y ordenada todos los expedientes que generan los procesos y garantiza su resguardo.

En total 37 personas componen el personal de la UACI, incluyendo personal administrativo. Se divide en tres áreas de trabajo: Área de Contratación de Obras, Área de Bienes y Servicios y Área Técnica Jurídica. Este personal reparte su tiempo entre la preparación de especificaciones técnicas y documentos de licitación, integrando comisiones evaluadoras, preparando contratos y actualizando cada uno de los expedientes que los procesos generan. Nueve de estas 37 personas se incorporaron en enero de 2011, como parte del esfuerzo de fortalecimiento institucional que lleva a cabo el MOP.

Además de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública (LACAP), que es el marco normativo para adquisiciones y contrataciones que se realizan con fondos públicas, la UACI trabaja con las Políticas de Adquisiciones y Contrataciones del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), del Banco Mundial (BIRF-BM) y de las Naciones Unidas, ya que el origen de los diferentes fondos con que trabaja el Ministerio obliga a la aplicación de las políticas que rigen a cada organismo financiero. Esta diversidad de normas para el trabajo, ha requerido que el personal de la UACI se mantenga actualizado en sus conocimientos y en la capacidad de utilización de formatos, modelos y formularios diversos propios de cada normativa.

A la par de mantener uno de los principales Bancos de Empresas Proveedoras del Gobierno, en el 2011 por primera vez la UACI lideró un proceso de precalificación de empresas constructoras de obras viales, de mitigación, construcción e instalación de puentes, así como de las que brindan servicios de diseño, supervisión en estas áreas y alquiler de maquinaria. Esta información permitirá acortar los tiempos de contratación y de revisión de ofertas en los procesos que se lleven a cabo a partir del segundo semestre de 2011.

Durante el período de este Informe la UACI realizó 471 procesos, 393 del Área de Bienes y Servicios y 78 del Área de Contratación de Obras, incluyendo 390 procesos de libre gestión, 35 licitaciones y 20 contrataciones directas, con competencia, y otros procesos menores.

Gerencia de Auditoría Interna

La Gerencia de Auditoría Interna Institucional es la responsable de evaluar el Control Interno de las actividades que se ejecutan en todas las unidades y dependencias del Ministerio.

En la política de transparencia que sigue la institución se evaluó el grado de cumplimiento y eficacia de los sistemas de operación, administración e información, así como los procedimientos de control interno. Y se determinó la confiabilidad de los registros

y estados financieros. Se analizaron los resultados y eficiencia de las operaciones de las diferentes unidades auditadas y se comunicó al señor ministro y a los viceministros en forma oportuna sobre algún incumplimiento o deficiencia encontrada en la marcha sobre los procesos de auditoría en ejecución o a posteriori.

CUADRO 33: CONSOLIDADO DE ACCIONES DE LA GERENCIA INTERNA

Informe finales de auditoria especial	11
Trabajos especiales	28
Remisión de información a CC Y FGR	6
Arqueos de fondos circulante	4

Gerencia de Recursos Humanos Institucional

La Gerencia de Recursos Humanos Institucional es una unidad que vela por desarrollar una serie de acciones que van dirigidos al recurso más importante dentro de toda organización: el recurso humano.

- *Despegue en las capacitaciones.* Entre las acciones más relevantes destacan la elaboración de un Plan de Capacitaciones, que se originó a partir de un Diagnóstico de Necesidades de Capacitación (DNC). Para tal fin, se ha creado un equipo de referentes de capacitación, el cual tiene como función principal ser enlace en las diferentes direcciones, gerencias y unidades. Asimismo, se formó el equipo de capacitadores internos, integrado por profesionales de este Ministerio con formación, capacidades y competencias definidas en diferentes áreas.

En el marco de las relaciones interinstitucionales se gestionaron capacitaciones con otras instituciones gubernamentales y no gubernamentales, tales como Casa Presidencial, Ministerio de Hacienda, Instituto Salvadoreño del seguro social (ISSS), HOLCIM de El Salvador y Fundación Nuevos Tiempos.

Durante este período se realizaron 51 eventos, entre charlas, talleres, capacitaciones internas y externas; asimismo, se invirtió un monto de \$5 455,75 con el cual se logró cubrir una asistencia de 2318 capacitados, entre mujeres y hombres, lográndose un incremento de participantes del 44 % respecto al período anterior.

CUADRO 34: EVENTOS DESARROLLADOS DURANTE ESTE PERIODO

EVENTO	# Eventos	# Asistencias empleados	Costo de inversión \$
Capacitaciones	42	2226	\$3 308,55
Congresos	2	4	\$1 057,20
Becas	1	1	\$1 000,00
Invitaciones	1	4	\$0.00
Réplicas	3	81	\$0.00
Misiones oficiales	2	2	\$90.00
Totales	51	2318	\$5 455,75

- *Mejorando el Clima Laboral.* Con el apoyo de la Universidad de El Salvador se logró realizar un estudio de clima laboral, que fue aplicado a una muestra de 200 empleados del MOP, el cual ha brindado información muy importante y ha permitido identificar oportunidades de mejora en algunas áreas del MOP con el fin de fortalecer el clima laboral.
- *Evaluaciones de desempeño.* Además, se realizó la evaluación al desempeño a un total de 1280 empleados, que arrojó los siguientes resultados: sobresalientes, con un 4,69%; muy bueno, 69,91%; bueno, el 22,58%; regular, el 3,67% y deficiente un 0,16%.
- *Comisión del Servicio Civil.* Se desarrolló un proceso innovador de elección de la Comisión del Servicio Civil a través de mecanismos modernos de digitalización y descentralización, lo cual permitió que los empleados votaran desde su centro de trabajo. Con este ejercicio se logró obtener resultados en línea en un tiempo no mayor de 30 minutos después del cierre de la votación, proceso que según el representante del Tribunal de Ética Gubernamental es único en el sector.
- *Manuales.* Se tienen en borrador los manuales de Inducción y bienvenida, Contratación y rotación de personal, Descripción de puestos, y el Manual de políticas de capacitación debidamente actualizados.
- *Conveniencia Humana.* De igual forma, por segundo año consecutivo se han desarrollado con éxito las actividades de convivencia social, como el Día del Empleado de Obras Públicas, el Día del Ingeniero, el Día del Arquitecto, el Día del Abogado, el Día de la Secretaria, entre otros.
- *Ferias de salud.* Se han desarrollado 3 ferias de la salud, una feria de la vivienda y se gestionó con el MAG la venta de granos básicos dentro del Ministerio para que los empleados adquieran productos de la canasta alimentaria a precios muy bajos.

- *Clínica.* A través de la Clínica Empresarial se han brindado 3412 consultas médicas a los empleados del MOP. En relación al período anterior se registra una disminución de un 11% en consultas. También se han elaborado 848 tiempos de servicio al personal inactivo.
- *Autobuses para los trabajadores.* Como una reivindicación más para los trabajadores, se cuenta con transporte gratuito para trasladar al personal que reside en los departamentos de Cabañas, La Paz y Santa Ana. En el presente período se mejoró la atención con la adquisición de dos buses, que hace más seguro y confortable este servicio para nuestros trabajadores, que antes eran trasladados bajo el sol y la lluvia en camiones. El MOP no ha gastado para ellos ni un centavo de los dineros de los contribuyentes.
- *Uniformes.* Se gestionaron y entregaron uniformes para todos los empleados, carnés de identificación, y zapatos para el personal de campo.
- *Comité de Seguridad.* Se creó el comité de Higiene y Salud Ocupacional, con la participación de las seccionales.



ENTREGA DE NUEVOS AUTOBUSES PARA EL TRANSPORTE DE TRABAJADORES

Gerencia Administrativa Institucional

Es la encargada de coordinar y planificar la logística administrativa de los recursos institucionales, con la finalidad de que los bienes y servicios sean suministrados oportunamente. Dentro de ella se llevan a cabo acciones encomendadas a velar y salvaguardar los bienes institucionales, sistematizando los procesos de control y registros necesarios para cumplir con una administración eficiente, eficaz y transparente, proporcionando informes mensuales, bimensuales y anuales que permitan tomar decisiones, las cuales deben ser oportunas y acertadas.

En este periodo se llevó adelante un total ejecutado de \$193 801,06 en calidad de administración de contratos.

En noviembre de 2010, se presentó a la Unidad Financiera Institucional el inventario general de los bienes depreciables

y no depreciables, propiedad de este Ministerio. El monto de los bienes depreciables asciende a \$21 070 045,83 * y el de los bienes no depreciables asciende a la cantidad de \$23 728 334,00 según detalle:

CUADRO 35: INVENTARIO GENERAL

Nº	INVENTARIO GENERAL DE	VALOR
1	Maquinaria y equipo de construcción, equipo de taller y accesorios *	\$13 194 143,40
2	Vehículos de transporte liviano *	\$3 574 978,06
3	Mobiliario y equipo de oficina mop *	\$4 300 924,18
4	Bienes inmuebles	\$23 728 334,00
	Total general de inventarios	\$44 798 349,64

Se creó la nueva Área de Seguridad Patrimonial Institucional cuyo objetivo es fortalecer y garantizar la seguridad a las instalaciones, a los bienes y al personal del MOP. Además de brindar seguridad a los usuarios que visitan las instalaciones de este Ministerio.

Se logró satisfacer las necesidades de reproducción de documentos presentadas por las diferentes Unidades Organizativas del MOP a través de dos centros de reproducción ubicados uno en la oficina central del plantel La Lechuza y otro en las instalaciones del Viceministerio de Transporte.

Durante el período de ejecución se proporcionó el servicio de fotocopiado para 2,830,767 páginas, se realizaron 2610 anillados y 16 empastados de documentos.

Se recibieron 3575 documentos de instituciones externas, que fueron distribuidas en las diferentes unidades organizativas del MOP. Hay que sumar 1550 documentos recibidos de las unidades internas, los cuales fueron distribuidos a instancias externas. De esta forma se ha logrado ejecutar el 100% del contrato No 023/2010, referente a la reproducción de documentos por un monto que totaliza \$49 729,44 (mayo a diciembre de 2010) Además se ejecutó el 100% de la prórroga del mismo contrato (enero hasta abril/2011) por un monto de \$24 864,62 lo que brinda un total de inversión de \$74 594,06. Se revisaron, corrigieron y entregaron 5000 documentos a la Auditoría Interna y Corte de Cuentas de la República. Con esta actividad se ha dado cumplimiento a las exigencias de las Normas Internas que como resultado se han presentado a los entes contralores.

Se hicieron 1625 traslados de personal en horas nocturnas que laboran en el Área del Despacho Ministerial y en Unidades Organizativas. Esto fue posible gracias a que se ha logrado refrendar las tarjetas de circulación de vehículos que por la imposición de esuelas, desde años anteriores no eran sujetos de refrendas. También se ha logrado reactivar vehículos que fueron considerados inactivos, y ahora el total de la flota

vehicular liviana se caracteriza por tener siempre llantas y baterías en buen estado.

Los vehículos activos e inactivos están bajo responsabilidad de una dirección, con lo que se evita observaciones de los entes contralores. Se ha garantizado la seguridad de los usuarios y de los vehículos teniendo cobertura en un 99% de los reclamos presentados a la aseguradora.

Se ha garantizado el funcionamiento de la maquinaria y equipo liviano por el suministro oportuno del servicio de transporte, dando respuesta a la comunidad donde se ha requerido.

Gerencia Legal Institucional

La Gerencia Legal ha asesorado a todas las direcciones y gerencias, y de forma particular a los titulares del ramo, pero también ha representado a la institución en todos los procesos contencioso-administrativos, amparos y cualquier otro en los que hay participación activa, ya sea como parte demandante o demandada. De igual manera, direccionó los procesos administrativos sancionatorios por incumplimientos de las obligaciones de los contratistas en la ejecución de los contratos de adquisiciones de bienes y servicios de conformidad con la LACAP.

La nueva política de la Gerencia Legal orientada por la actual administración es la prevención, que se ha adoptado como función básica. Utilizando la prevención como medio para evitar conflictos de la institución, mediante el buen asesoramiento y desempeño de funciones, y teniendo la plena conciencia de que su verdadera razón de existir, más que para litigios, controversias y juicios, se sustenta en la labor que debe realizar para no llegar a ellos, despejando soluciones con base en el interés público y la buena fe, honrando los valores y principios éticos y tutelando el Principio de Legalidad. La nueva administración le ha dado un giro a las prácticas anteriores que desencadenaron decenas de conflictos que ocasionaron pérdidas por más de \$29 000 000 sólo en conflictos arbitrales sentenciados en su contra, entre los años 2003 y 2008.

Con esta nueva visión adoptada, en el periodo 2010-2011 la gerencia legal ha tenido un rol muy activo y participativo en la organización funcional del MOP. Entre otras actividades, la Gerencia Legal ha redactado informes de potenciales contingencias legales, con recomendaciones. Ha efectuado la revisión de instrumentos legales, manuales de funcionamiento, proyectos de decretos, contratos, órdenes de cambio, resoluciones de liquidación y modificación de contratos. Ha brindado asesoría en los términos y plazos adecuados y revisado Acuerdos Ministeriales. También ha

tenido activa participación en convenios interinstitucionales con municipalidades, ministerios, instituciones autónomas, asociaciones y fundaciones. Importante labor se ha hecho en el diligenciamiento de los procedimientos administrativos sancionatorios y en el seguimiento de procesos de amparo y contencioso-administrativos. La Gerencia Legal también ha participado y asesorado de forma oportuna en las discusiones de toma de decisiones de proyectos corporativos estratégicos para la institución y el país.

Se atendieron y sustanciaron procesos administrativos sancionatorios en el área de obras públicas. Se abrieron 25 procesos sancionatorios, de los cuales ya se han finalizado 20.

Gerencia de Tecnología Informática : Hacia la transparencia activa

La Gerencia de Informática, dentro de su visión, tiende a ser una fuerza innovadora en la gestión de las tecnologías de información, y contribuye, provee y aporta valor estratégico a través de la implementación de las herramientas de tecnología idóneas para el fortalecimiento en los planes estratégicos y operativos de las estructuras organizacionales del Ministerio. Además, promueve la evolución de sus servicios para mantener su sostenibilidad de forma eficaz y efectiva.

Persigue el objetivo de impulsar el cambio que producen las ideas innovadoras en la gestión de las tecnologías de información para contribuir a los planes estratégicos y operativos del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano. También busca brindar a la ciudadanía soluciones oportunas y efectivas para que mejoren en el trabajo, aplicando herramientas y tecnologías en procesos estratégicos del Ministerio. La gerencia ha logrado implementar con éxito tecnologías innovadoras, lo que ha generado una ventaja competitiva real en el área de gestión de información y rendición de cuentas. Este suceso pone a la institución a la vanguardia, bien sea en forma administrativa o estratégica.

Con la adopción generalizada, la tecnología aplicada se convertirá en bien común y generará mayor eficiencia en los procesos sistematizados.

- **Carnetización**

Uno de los grandes retos para este periodo finalizado fue el desarrollo del Sistema de Carnetización de Motoristas del Transporte Público de Pasajeros, diseñado con el propósito de descentralizar la captura de los datos de todos los motoristas pertenecientes a este sector a nivel nacional. El Sistema de Carnetización permite al VMT llevar un nuevo registro de datos generales que permiten tener control de los movimientos laborales de cada motorista, año de ingreso, trayectoria, infracciones

recibidas, y en caso de accidente se conocerá en el momento quién iba manejando la unidad.

Al cierre de este período, casi un 45% de los motoristas inscritos habían recibido su carné, lo que les permitirá conducir las unidades de acuerdo a lo establecido en la ley.

- **Denuncia ciudadana 917**

En el camino hacia la modernización del transporte, la Gerencia de Informática realizó el sistema de las Denuncia Ciudadana, conocida como 917, para que los usuarios del transporte público puedan hacer llegar sus demandas y quejas hacia este sector. El centro de denuncias del 917 es una de las iniciativas para mejorar el transporte colectivo de pasajeros. El alcance del sistema fue desarrollado mediante dos vías de atención: una es a través de la página web del Viceministerio de Transporte, en la cual el ciudadano puede describir su denuncia; y la otra es por medio de cualquier medio de telefonía, marcando 917. Un operador contestará solicitando los datos sobre la denuncia que el ciudadano realiza.

- **Respuesta al ciudadano en obra pública**

Siempre en el área de respuesta a la ciudadanía y específicamente en la demanda al mantenimiento de la red vial u otras necesidades viales, en este período fue elaborado e implementado el Sistema de Atención Ciudadana Reporte de Casos de la Obra Pública. La población puede escribir y enviar sus necesidades por medio de la página web oficial del Ministerio de Obras Públicas. La elaboración de esta herramienta lleva a transparentar los procesos y tener un contacto más directo con la población.

- **Web**

Vía libre de baches. Con el surgimiento de las necesidades requeridas por la población, la Gerencia de Informática crea una herramienta que es complemento de la anterior. Y con el objetivo de realizar control y seguimiento a las obras de mantenimientos periódicos que semanalmente realiza este Ministerio, se pone a disposición en la página web del Ministerio dentro del programa Vía Libre de Baches.

- **Web**

Información georeferenciada. Se desarrolló el Sistema de Seguimiento a la Obra Pública, que muestra la ubicación georeferenciada de los proyectos de carreteras, caminos, obras de protección y de mitigación sobre los cuales el VMOP realiza sus esfuerzos orientados a responder a las necesidades de la población. Esta herramienta, desarrollada en ambiente web, proporciona información

sobre el estado de los proyectos, los indicadores del monto de la inversión, la ficha del proyecto, así como imágenes que dan una idea clara sobre la evolución del proyecto.

- **Banco de proveedores**

Como apoyo a la gestión y controles administrativos, se elaboró el Sistema de Banco de Proveedores, una herramienta que utiliza la plataforma de internet para mantener un canal de comunicaciones con las empresas y personas que prestan bienes, servicios y obras. Entre los beneficios de la aplicación podemos mencionar: la administración eficiente y actualizada de información general, carga de archivos en formato electrónico de la documentación necesaria en los procesos de compra y la oferta de bienes, servicios y obras de cada uno de los proveedores.

- **Sistema de trámites: servicio al ciudadano**

El Sistema de Trámites de Construcción y Urbanización (Fase I) permite el registro de trámites de construcción y urbanización solicitados en la gerencia de Trámites del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano.

En esta fase, la recepción e ingreso de información se hace en las receptorías de las distintas regiones (Centro, San Miguel, Santa Ana), con el fin de poseer una base de datos de titulares, de los proyectos solicitados y de los trámites de cada uno de estos. Asimismo, permite la asignación de personal técnico por parte del coordinador de la zona, el ingreso de datos técnicos y la generación de resoluciones de cada trámite dependiendo de la fase en que este se encuentre.

Con el sistema se lleva un seguimiento de los trámites para saber en qué etapa se encuentra, la fecha de dicha etapa y así agilizar las tomas de decisiones.

Con toda la información ingresada se pueden generar reportes, consultas e indicadores para tener una mejor perspectiva de los trámites en las diferentes regiones.

- **Seguimiento a la pre inversión**

Para el seguimiento de los proyectos de Vivienda, a través de la coordinación de la Gerencia de Informática y la Cooperación Técnica, inicia la primera fase del Sistema de Información, Monitoreo, Seguimiento y Evaluación (SIMSE), específicamente se ha desarrollado el Seguimiento para la Preinversión y el Seguimiento de la Ejecución del Componente Mejoramiento Integral de Asentamientos Urbanos Precarios. El objetivo de este producto es la realización de las etapas más importantes para este componente, como prediagnóstico, diagnóstico,

prediseño y diseño, finalizando con la carpeta técnica del proyecto. El desarrollo de esta herramienta tecnológica contiene una característica de integración con los sistemas desarrollados en el MOP, como el control de contratos, garantías, facturas y otros.

- **Red corporativa en construcción**

Finalmente, se realizó una estructuración tecnológica en el rubro de los sitios web del MOP, definiendo el rol dentro de las competencias para cada Viceministerio. Se han desarrollado y creado oficialmente los dominios en internet para los Viceministerios de Transporte (www.vmt.gob.sv y www.transporte.gob.sv) y para el Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (www.vivenda.gob.sv) Así, cualquier ciudadano puede ingresar y tener acceso a la información que es publicada en cada sitio. El desarrollo de estos gestores de contenidos ha sido elaborado considerando las normas y políticas de la Dirección de Innovación Tecnológica e Informática del Gobierno de El Salvador, logrando la integración y transparencia en cada uno de estos.

Unidad de Planificación, Inversión y Desarrollo Estratégico

En este período, la Unidad Corporativa de Planificación, Inversión y Desarrollo Estratégico ha llevado a cabo diversas actividades encaminadas a brindar un apoyo interinstitucional directo e indirecto a las gerencias y direcciones del Ministerio. En las áreas de Planificación Institucional y Desarrollo Estratégico, la unidad ha iniciado el proceso de ajuste de la planificación estratégica con el apoyo de una consultoría, la cual pretende, entre otros, afinar el rumbo que debe seguir la institución para dar una cobertura lógica y fundamentada de las intervenciones en obras de infraestructura, bajo una mentalidad estratégica plurianual que como una política de Estado, contribuya al desarrollo económico del país y de las comunidades.

Respecto al área de inversión, los esfuerzos se han dirigido a consolidar, ordenar y dar seguimiento en una lógica de doble carril, a la programación financiera y a la programación de la obra pública, a la información detallada de los proyectos de inversión, con la finalidad de imprimir nuevas velocidades al desarrollo de las actividades de inversión. De igual forma, es función de esta unidad proporcionar al Despacho Ministerial y otras instituciones gubernamentales información del estado físico y financiero semanal y diario de dinamización de los proyectos de inversión.

ÉTICA Y TRANSPARENCIA ACTIVA

Durante el segundo año de trabajo, el MOP realizó un esfuerzo permanente de lucha contra la corrupción en todos los ámbitos institucionales. Para ello, hizo efectivos un conjunto de mecanismos y prácticas de transparencia, preventivos de la corrupción, de la arbitrariedad y la ineficiencia.

Liderados por la Unidad de Gestión Social, el personal de la institución propició un diálogo y una escucha permanente a la gente, las comunidades, los alcaldes, gobernadores, las gremiales profesionales y empresariales y demás representantes del sector de la construcción, que ha permitido escuchar demandas ciudadanas y proveerles información, para que pudieran ejercer una participación eficaz. El mismo esfuerzo se realizó en las Gerencias de Comunicaciones e Informática, desde las cuales se sirvió información en tiempo real de los hechos relevantes para los ciudadanos relacionados con las obras en mantenimiento, diseños y construcción, utilizando incluso las nuevas tecnologías y prácticas de la información, así como las redes sociales. La página web del MOP fue catalogada como el mejor sitio web del Gobierno y el perfil en Facebook del servicio del MOP incrementa día a día la cantidad de amigos e interesados en obtener información de primera mano.

Acuerdo Ministerial de Transparencia Activa

Como parte del compromiso con la transparencia, el 27 de mayo de 2011, el Ministerio emitió el Acuerdo Ejecutivo que contempla la **POLÍTICA DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA EN EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE, Y DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO, mediante el que se garantiza a los ciudadanos y a sus diferentes expresiones, como el Observatorio Ciudadano de la Obra Pública, la transparencia activa y el acceso a la información pública, de los documentos que emite el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, en el ejercicio de sus atribuciones.**

Este Acuerdo Ejecutivo constituye un paso anticipado para cumplir el Decreto Legislativo No. 534 “**Ley de Acceso a la Información Pública**”, en virtud de que algunos de los artículos de esta Ley entrarán en vigencia en fecha posterior, a fin de poder atender de inmediato las recomendaciones y alertas tempranas que haga el Observatorio ciudadano, relacionadas con la transparencia y la seguridad jurídica de los procesos de licitación y contratación, así como con los diseños y la construcción de obras públicas.

Complementariamente, el MOP ha solicitado a la Corte de Cuentas la realización de exámenes preventivos que se acompañan de un esfuerzo por responderlas de manera oportuna y fehaciente. Con el sector privado de la construcción el MOP mantiene una sinergia de esfuerzos y prácticas de transparencia, retroalimentación y rendimiento de cuentas, que ha permitido la incorporación, con base en el interés público, de recomendaciones de CASALCO para mejorar los procesos de licitación.

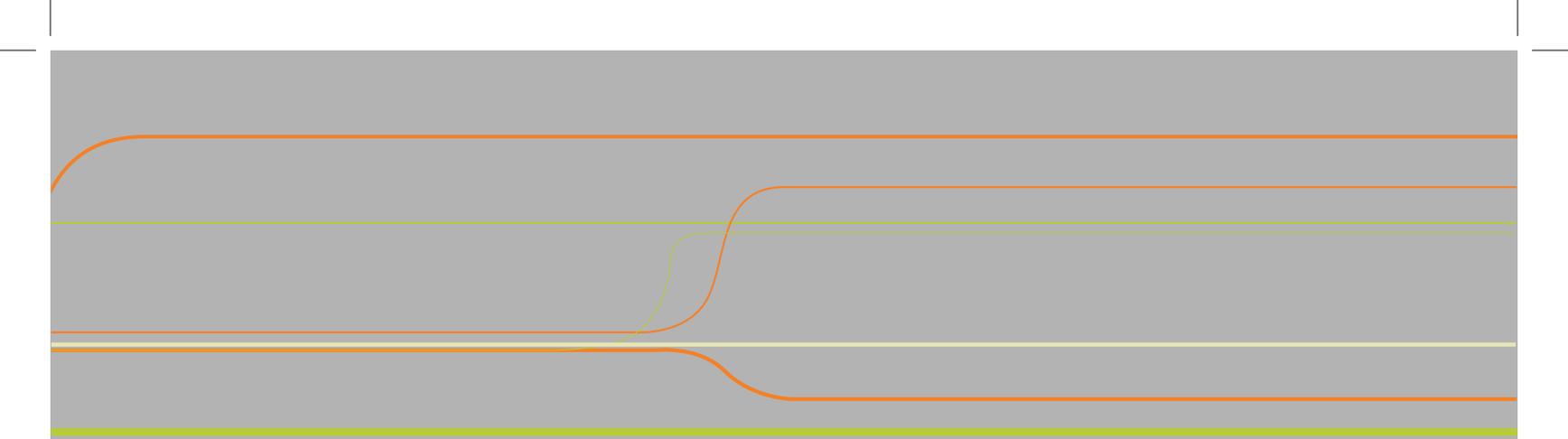
Pactos de integridad

Por primera vez en la historia del país el MOP introduce la firma de **Pactos de Integridad** con las empresas que participan en procesos de licitación.

Cultura de transparencia

El MOP ha mantenido en los últimos dos años una intensiva línea de actividades para promover la ética del servicio público y de transparencia, así como seminarios, charlas y reuniones de trabajo, que incluyen la participación en conferencias internacionales.

Bajo el principio de la innovación, el MOP se apresta a tomar medidas para que su Política de Transparencia y Combate a la Corrupción evolucione y se desarrolle en procura de avanzar hacia unos sistemas, procesos, procedimientos claros y transparentes. Busca además, una práctica y una cultura que garantice a la ciudadanía una gestión exitosa, eficaz, limpia y confiable que optimice el uso de los recursos y bienes públicos.



DESAFÍOS HACIA EL FUTURO.
HORIZONTE 2024



1. POLÍTICA DE ESTADO

Lograr una estrategia de desarrollo en infraestructura pública, transporte, puertos y logística como política de Estado, bajo una lógica de Integración Regional que incida positivamente sobre el mapa de pobreza, y sobre los mapas de polos generadores de riqueza, de violencia, microzonificado de riesgo y de suelos.

2. PREVENCIÓN DE RIESGOS

Consolidar la gestión estratégica del riesgo y avanzar en el blindaje y adaptación de la infraestructura pública al cambio climático, centrado en la previsión y la prevención, para imprimirle sustentabilidad, con el objetivo de salvar vidas, viviendas, bienes de la población y potenciar la actividad económica y social.

3. ATENDER EL DERECHO A LA VIVIENDA

Reducir sustancialmente el déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda.

4. CALIDAD DE CARRETERAS

Desarrollar en amplitud y calidad la red vial del país para consolidar a El Salvador como el país con el mejor sistema de caminos y carreteras de América Latina.

5. TRANSPORTE SEGURO

Desarrollar el nuevo Sistema de Transporte Público moderno, seguro, accesible, funcional, eficiente y amigable con el medio ambiente y así mismo desarrollar un efectivo Sistema de Seguridad Vial que reduzca la posibilidad de muerte y los accidentes de tránsito.

6. MÁS INVERSIÓN, MÁS EMPLEO

Elevar la inversión pública y estimular también la inversión privada en la estrategia de desarrollo de la infraestructura social en calidad y celeridad, en correspondencia con las necesidades del desarrollo, especialmente en la generación de empleo y en el mejoramiento de los niveles de vida de la población.

7. DESARROLLO TERRITORIAL

Lograr un alto nivel de Desarrollo Urbano, Territorial y local con base a planes estratégicos sustentables y sostenibles.

8. INFRAESTRUCTURAS SIN BARRERAS

Desarrollo de infraestructuras y servicios no discapacitantes y sin barreras, en el campo y en ciudades inclusivas.

9. INSTITUCIONALIDAD CONFIABLE

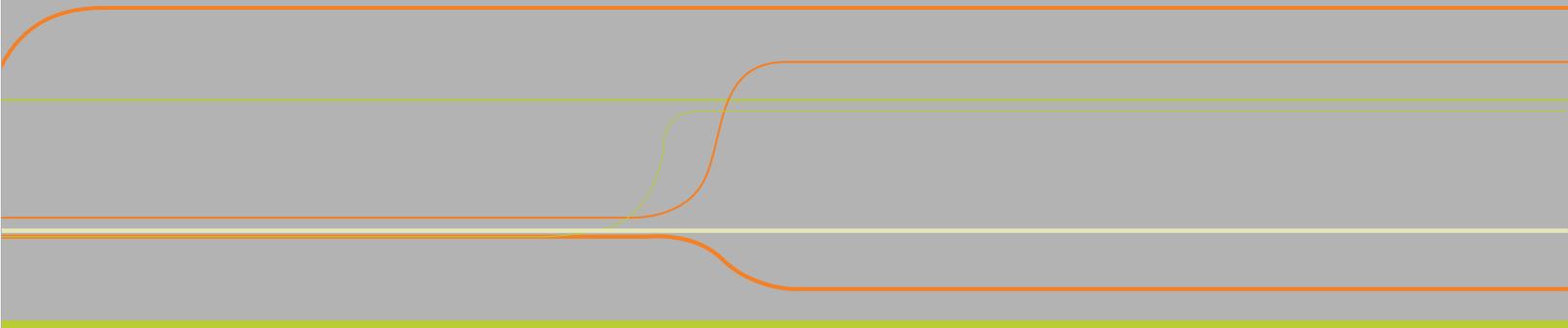
Desarrollar una institucionalidad fortalecida, eficaz y orientada a resultados de calidad, democrática, altamente tecnificada, predecible y transparente, innovadora, potenciadora del talento humano y consagrado al servicio de la población, basadas en el esfuerzo macro integrador de las instituciones públicas a todo nivel.

10. PROYECTO DE PAÍS

Consolidar la política pública del Ministerio como un esfuerzo convocador de los emprendimientos público-privados, ciudadanos y comunitarios, para resolver acelerada y duraderamente los grandes desafíos de la prosperidad y del desarrollo.



LA SEGURIDAD VIAL SERÁ OTRO DE LOS GRANDES PROPÓSITOS PARA EL PRÓXIMO PERÍODO



ANEXOS

ANEXO 1: MONTOS DE INVERSION MOP + FOVIAL

INVERSION MOP	
Tipo de Obra	Monto en inversión
CAMINOS RURALES	\$ 23,737,920.43
PUENTES Y OBRAS DE PASO	\$ 17,745,922.10
DRAGADO Y LIMPIEZA DE RIOS Y QUEBRADAS	\$ 3,146,769.04
OBRAS DE PROTECCION	\$ 10,192,448.01
TOTALES MOP	\$ 54,823,059.58
INVERSION FOVIAL	
Tipo de Programa	Monto en inversión
PROGRAMA MANTENIMIENTO PERIODICO	\$ 17,751,765.00 v
PROGRAMA MEJORAMIENTO DE CAMINOS RURALES	\$ 2,074,286.00
OBRAS DE MITIGACION EN VP Y NP	\$ 603,017.00
TOTALES FOVIAL	\$ 20,429,068.00
TOTAL CONSOLIDADO	\$ 75,252,127.58

**ANEXO 2: HACIA UN NUEVO MODELO DE GESTIÓN.
FECHAS ESTIMADAS DE INICIO DE EJECUCIÓN DE PROYECTOS A SER CONTRATADOS EN 2011**

PROYECTOS FONDOS PEIS						
No. Total Proy.	No. Proy. Por Fuente	Fuente de Financiamiento	Proyecto.	Monto	Etapas	FECHA DE INICIO
1	1	PEIS	OBRAS COMPLEMENTARIAS DE MITIGACION CARCAVAS DE JARDINES DE SAN BARTOLO (1 PRINCIPAL Y 2 SECUNDARIAS) ILOPANGO, SAN SALVADOR, (sector 3)		CONTRATACIÓN	JULIO
2	2	PEIS-GOES LLM	OBRAS DE MITIGACION EN ZONA DE QUEBRADA LA LECHUZA, ALEDAÑO AL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, SAN SALVADOR		CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES TECNICAS	AGOSTO
3	3	PEIS-GOES LM	CONSTRUCCION DE MURO DE RETENCION EN QUEBRADA LA LECHUZA EN ZONA DEL CENTRO DE CONFERENCIAS Y CONVENCIONES INTERNACIONALES (EX FERIA INTERNACIONAL)		CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES TECNICAS	AGOSTO
4	4	PEIS-GOES LLM	MUROS DE CONTENCIÓN Y DRENAJE DE AGUAS LLUVIAS COMUNIDAD EL TRIUNFO, SAN JULIAN, SONSONATE		CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES TECNICAS	SEPTIEMBRE
5	5	PEIS-GOES LLM	OBRAS DE MITIGACION Y PROTECCION DE TALUD EN CANTON EL TRIUNFO, CONCEPCION DE ATACO, AHUACHAPAN.		CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES TECNICAS	SEPTIEMBRE
6	6	PEIS-GOES CU	MEJORAMIENTO DE CAMINO RURAL LIB19N: TRAMO LIB22S JAYAQUE. LA LIBERTAD		CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES TECNICAS	SEPTIEMBRE
7	7	PEIS-GOES CU	MEJORAMIENTO DE CAMINO RURAL LIB18N: TRAMO LIB22S CHILTUPAN. LA LIBERTAD		CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES TECNICAS	SEPTIEMBRE
			SUBTOTAL	\$11,998,852.87		
PROYECTOS FONDOS IDA						
No. Total Proy.	No. Proy. Por Fuente	Fuente de Financiamiento	Proyecto	Monto	Etapas	FECHA DE INICIO
8	1	FONDOS IDA	OBRAS COMPLEMENTARIAS DE MITIGACION CARCAVAS DE JARDINES DE SAN BARTOLO (1 PRINCIPAL Y 2 SECUNDARIAS) ILOPANGO, SAN SALVADOR, (sector 1)		CONTRATACIÓN	JULIO
9	2	FONDOS IDA	Constucción de Boveda y Muro de Contención del Parque Central de Soyapango, San Salvador		CONTRATACIÓN	JUNIO
10	3	IDA-GOES LLM	OBRAS DE MITIGACION EN QUEBRADA QUE ATRAVIESA A LA AVENIDA WASHINGTON, COLONIA SATELITE		CONTRATACIÓN	AGOSTO
11	4	IDA-GOES LLM	CONSTRUCCION DE OBRAS DE MITIGACION EN OBRA DE PASO QUE SIRVE DE ACCESO PRINCIPAL AL REPARTO JARDINES DE SAN BARTOLO, ILOPANGO SAN SALVADOR		CONTRATACIÓN	AGOSTO
12	5	GOES-IDA-LLM	OBRAS DE MITIGACION EN URBANIZACION EL LIMON		CONTRATACIÓN	OCTUBRE
13	6	IDA-GOES LLM	CONSTRUCCION DE MUROS GUARDANIVELES Y REPARACION DE MURO GUARDANIVEL EN RIO LAS CAÑAS, ILOPANGO, SAN SALVADOR.		CONTRATACIÓN	OCTUBRE
14	7	IDA-GOES LLM	CONSTRUCCION DE OBRAS DE MITIGACION EN TALUDES NORTE Y SUR DEL REPARTO JARDINES DE SAN BARTOLO, ILOPANGO, SAN SALVADOR		CONTRATACIÓN	OCTUBRE

15	8	IDA-GOES LM	OBRAS DE MITIGACION EN JARDINES DEL PEPETO 3, SOYAPANGO, SAN SALVADOR		CONTRATACION	OCTUBRE
16	9	IDA-GOES LM	OBRAS DE MITIGACION EN CANTON MALACOFF		CONTRATACION	OCTUBRE
17	10	IDA-LP-LLM	Construcción de Obras de Mitigación en Zona de Cárcava en Urbanización Los Naranjos Municipio de Apopa, Departamento de San Salvador.		CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES TECNICAS	OCTUBRE
18	11	IDA-LP-CU	Construcción de Obras de Mitigación en Talud Oriente de la Urbanización Jardines de Monte Blanco, Soyapango, San Salvador.		CONCEPTUALIZACION	OCTUBRE
19	12	FONDOS IDA	CONSTRUCCION DE COLECTOR DE AGUAS LLUVIAS CON SU DESCARGA EN COLONIA EL MATAZANO, ILOPANGO 1_/		CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES TECNICAS	SEPTIEMBRE
20	13	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES PUENTE SOBRE RIO QUEZALAPA SUCHITOTO-CINQUERA (CUS18)		CONDICIONES TECNICAS	SEPTIEMBRE
21	14	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES OBRA DE PASO "LA PITA", PARAISO DE OSORIO, LA PAZ		CONDICIONES TECNICAS	SEPTIEMBRE
22v	15	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES PUENTE BAILAHUEVO SOBRE QUEBRADA LAS PERAS, SALIDA SAN VICENTE - SAN CAYETANO ISTEPEQUE (SAV11)*		CONDICIONES TECNICAS	SEPTIEMBRE
23	16	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES PUENTE SAN ANTONIO SOBRE RIO SAN ANTONIO - LA LIBERTAD EN CARRETERA CA02 LITORAL		CONDICIONES TECNICAS	SEPTIEMBRE
24	17	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES PUENTE CHALAPAN.		CONDICIONES TECNICAS	OCTUBRE
25	18	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES PUENTE TRES CEIBAS SOBRE RIO LAS CAÑAS, CANTON TRES CEIBAS, APOPA, SAN SALVADOR		CONDICIONES TECNICAS	OCTUBRE
26	19	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES PUENTE SOBRE RIO TEPECHAPA, QUE COMUNICA LOS CANTONES HACIENDA NUEVA CON CORRAL VIEJO. TENANCINGO. (CAB 18- CUS11)		CONDICIONES TECNICAS	OCTUBRE
27	20	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES BOVEDA COLONIA EL SAUCE- CANTON EL MORRO.		CONDICIONES TECNICAS	OCTUBRE
28	21	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES BADEN CANTON EL PAJAL, KM 54 RN04,CALLE A ZACATECOLUCA Y CANTON EL CHILE.		CONDICIONES TECNICAS	OCTUBRE
29	22	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES BOVEDA LAS LAJAS SOBRE QUEBRADA PIEDRA PACHA, VERAPAZ, GUADALUPE		CONDICIONES TECNICAS	OCTUBRE
30	23	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES PUENTE TEHUISTE ABAJO, RIO QUEBRADA DEL DIABLO.		CONDICIONES TECNICAS	OCTUBRE
31	24	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES PUENTE SOBRE QUEBRADA SECA (JERUSALEN No. 2), VERAPAZ (PAZ18)		CONDICIONES TECNICAS	OCTUBRE
32	25	IDA - PUENTES ASIA	OBRAS CIVILES PUENTE LA QUESERA SOBRE RIO ACAHUAPA, CA-1E, KM. 82 TRAMO HACIENDAS EL PEDREGAL Y LA QUESERA (RUTA FOVIAT), CANTON LA QUESERA.		CONDICIONES TECNICAS	OCTUBRE
			SUBTOTAL	\$16,931,934.02		

PROYECTOS BCIE - 1556 BY PASS DE USULUTAN

No. Total Proy.	No. Proy. Por Fuente	Fuente de Financiamiento	Proyecto.	Monto	Etapas	FECHA DE INICIO
33	1	BCIE-1556	CONSTRUCCION BY PASS EN LA CIUDAD DE USULUTAN		CONTRATACION	NOVIEMBRE
			SUBTOTAL			9
No. Total Proy.	No. Proy. Por Fuente	Fuente de Financiamiento	Proyecto.	Monto	Etapas	FECHA DE INICIO

PROYECTOS BCIE - 1417 y 2031 - CONSTRUCCION BOULEVARD DIEGO DE HOLGUIN

34	1	BCIE-1417 Y 2031	CONSTRUCCION DEL PROYECTO "APERTURA BOULEVARD DIEGO DE HOLGUÍN - SANTA TECLA, TRAMO II"		CONTRATACION	DICEMBRE
			SUBTOTAL			
No. Total	No. Proy.	Fuente de				

PROYECTOS BCIE - 2015 PROGRAMA DE OBRAS DE MITIGACION

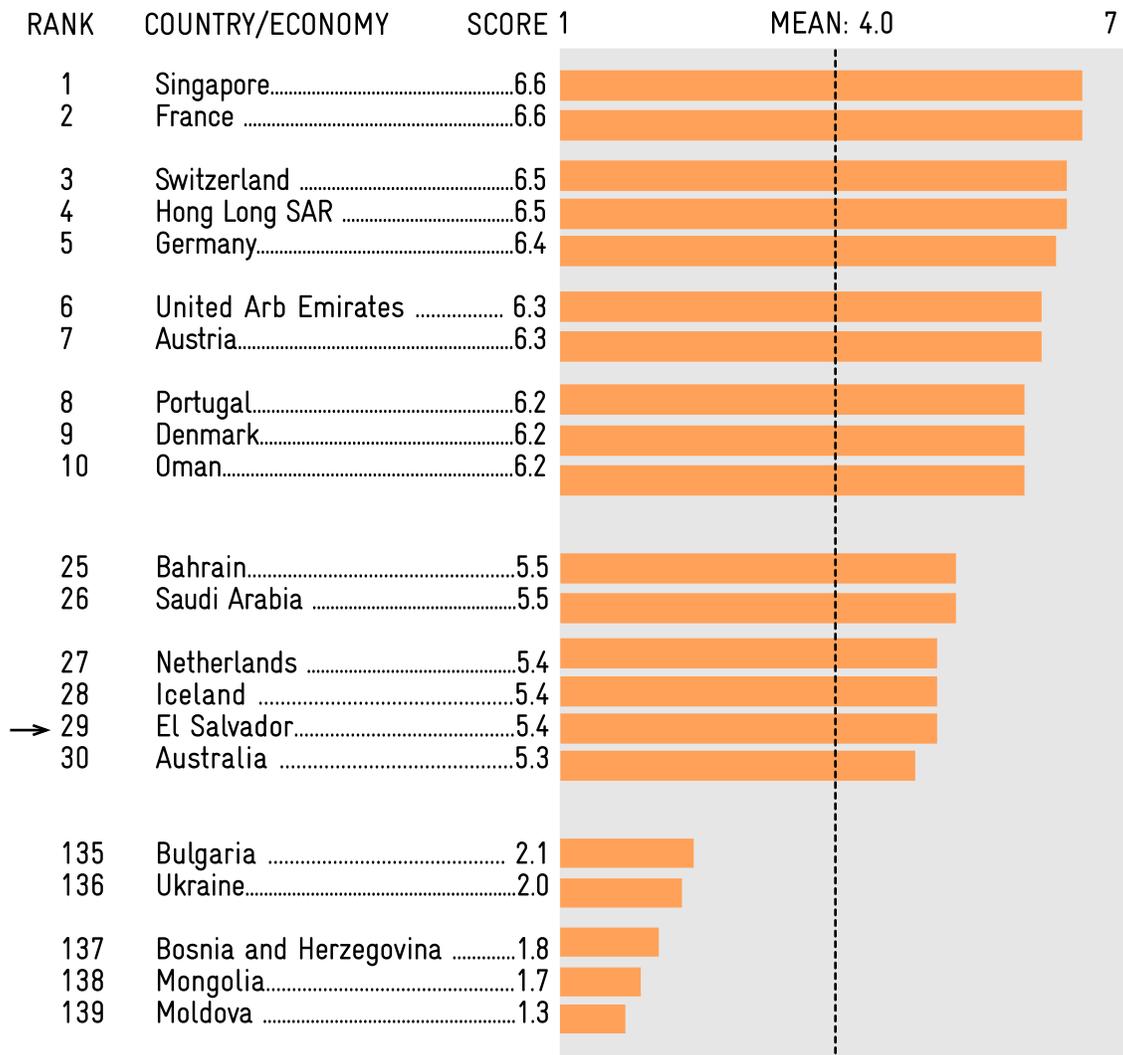
35	1	BCIE-2015-LPINT	REPARACIÓN Y REFORZAMIENTO DE PUENTE EL TULE (KM 45.48) Y PUENTE COLIMA (KM 47.45), CARRETERA TRONCAL DEL NORTE (CA:4N), MUNICIPIO DE EL PAISNAL. DEPARTAMENTO DE SAN SALVADOR		CONTRATACION	SEPTIEMBRE
36	2	BCIE-2015-LPINT	REPARACIÓN DEL PUENTE N° 195, ANGUIATU, RUTA CA12N TRAMO: CA01W - FRONTERA ANGUIATU, DEPARTAMENTO DE SANTA ANA		CONTRATACION	SEPTIEMBRE
37	3	BCIE-2015-LPINT	CONSTRUCCIÓN PUENTE SAN ISIDRO SOBRE RÍO LEMPA (KM. 75.5 LIB31N), LA LIBERTAD - CHALATENANGO		CONTRATACION	OCTUBRE
38	4	BCIE-2015-LPINT	Construcción de Obras de Mitigación en Zona de Cárcava del Reparto La Campanera, Municipio de Soyapango, San Salvador.		CONDICIONES Y ESPECIFICACIONES TECNICAS	NOVIEMBRE
			SUBTOTAL	\$9,891,512.52		
No. Total	No. Proy.	Fuente de				

PROYECTOS INCORPORADOS A LEY DE PRESUPUESTO 2011 POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

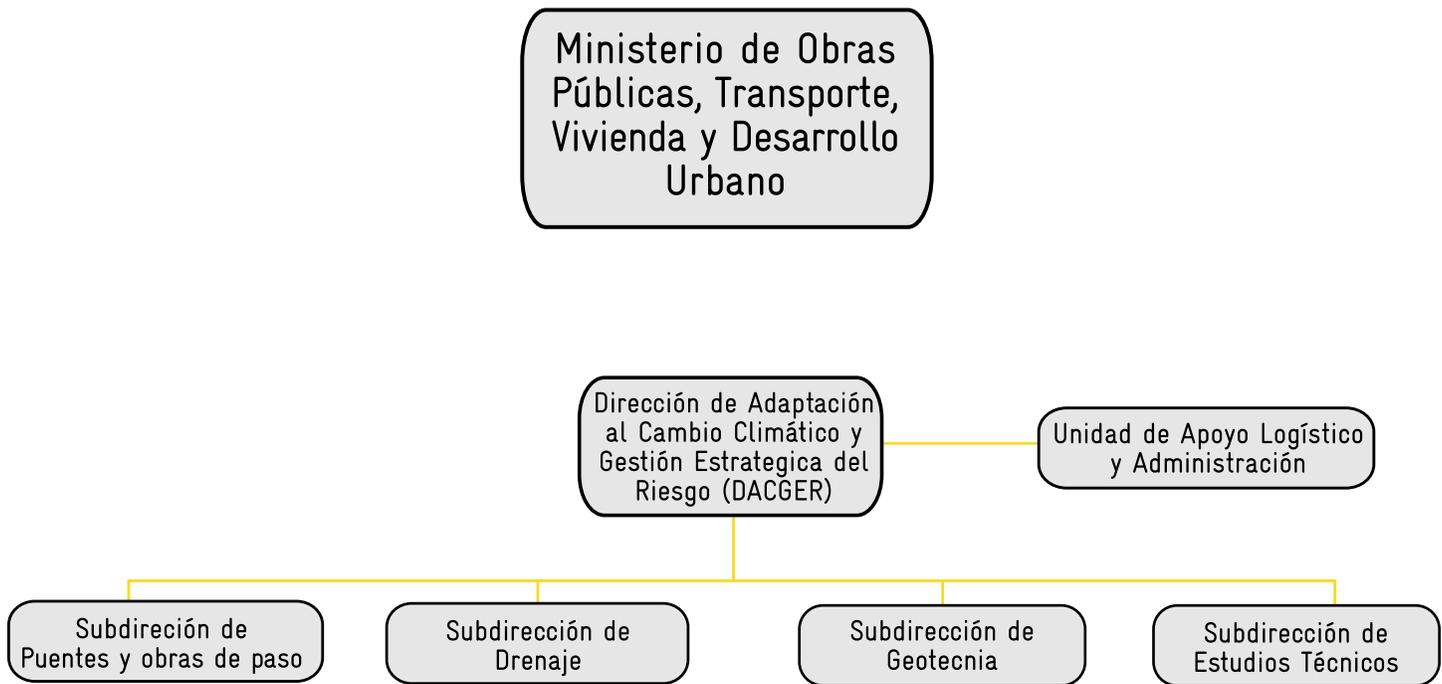
39	1	FONDO GENERAL - DMV	Reparación de Calles en el Municipio de Mejicanos, Departamento de San Salvador		EJECUCION	JULIO
40	2	FONDO GENERAL - DMV	Mejoramiento de Calles entre la 11 Calle Oriente y Calle a San Jorge, Municipio de San Rafael, Departamento de San Miguel		EJECUCION	JULIO
41	3	FONDO GENERAL - DMV	Mejoramiento de Caminos Rurales en los Municipios de Santa Elena, Jucuarán, Concepción Batres y San Buenaventura, Departamento de Usulután		EJECUCION	JULIO
42	4	FONDO GENERAL - DMV	Mejoramiento de Calles en Colonia Concepción, en el Municipio y Departamento de San Vicente		EJECUCION	JULIO
43	5	FONDO GENERAL - DMV	Pavimentación de Calles en el Municipio y Departamento de Santa Ana		EJECUCION	JULIO
44	6	FONDO GENERAL - DMV	Mejoramiento Camino Vecinal, Tramo: La Laguna - Cantón Cuevitas ET-CHA13N (Dulce Nombre de Maria-San Fernando), Departamento de Chalatenango		EJECUCION	JULIO
45	7	FONDO GENERAL - DMV	Mejoramiento Calles en la Colonia San Joaquín, Municipio de San Martín, Departamento de San Salvador		EJECUCION	JULIO
46	8	FONDO GENERAL - FOVIAL	Reparación de Calle SAL225, Tramo Puerta del Diablo (SAL07W) - Mil Cumbres, Municipio de Panchimalco, Departamento de San Salvador		CONCEPTUALIZACION	SEPTIEMBRE
47	9	FONDO GENERAL - FOVIAL	Reparación de Calle entre Urbanización Plan del Pino Municipio de Soyapango y Municipio de Ciudad Delgado, Departamento de San Salvador		CONCEPTUALIZACION	SEPTIEMBRE
48	10	FONDO GENERAL - FOVIAL	Mejoramiento de Camino Rural PAZ37E/PAZ10S, Tramo: Cantón El Nilo – Cantón El Garrapatero – Cantón San Francisco Los Reyes (PAZ10S) – CA: O2E, Departamento de La Paz		CONCEPTUALIZACION	SEPTIEMBRE
49	11	FONDO GENERAL - FOVIAL	Mejoramiento de Caminos Terciario AHU15S, Tramo: Cantón Concepción-San Pedro Puxtla-Cantón Texipulco, Departamento de Ahuachapán		CONCEPTUALIZACION	SEPTIEMBRE

			SUBTOTAL	\$1,796,500.00		
			GRAN TOTAL	\$73,213,709.88		

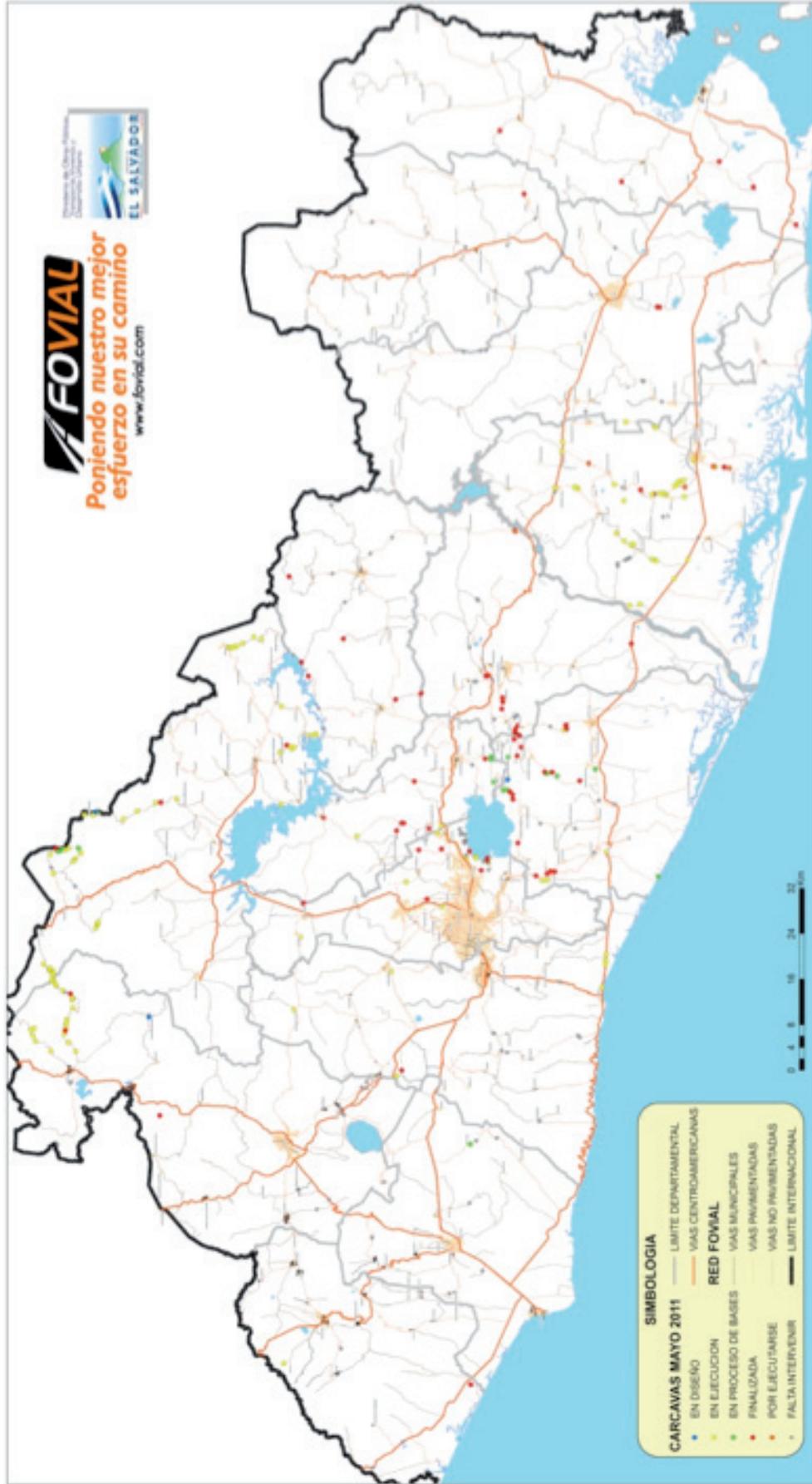
ANEXO 3: EL SALVADOR. ESTADO DE SU RED VÍAL



ANEXO 4: DIRECCIÓN DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y GESTIÓN ESTRATÉGICA DEL RIESGO (DACGER)



ANEXO 5: MAPA DE LA RED VIAL NACIONAL ATENDIDA POR EL FOVIAL





UNA OBRA DE PAÍS

