

**PERFIL DE PROYECTO**  
**EL SALVADOR**  
**PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL CORREDOR PACÍFICO MESOAMÉRICA (ES-L1085)**

**I. DATOS BÁSICOS**

|                                |  |                 |
|--------------------------------|--|-----------------|
| <b>Título de proyecto:</b>     | Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico Mesoamericano   |                 |
| <b>Número de proyecto:</b>     | ES-L1085   |                 |
| <b>Equipo de proyecto:</b>     | Miroslava Nevo (INE/TSP), Jefe de Equipo; Carlos Morán (TSP/CES), Jefe de Equipo Alternativo; Alejandro Taddia, Isabel Granada y Caterina Vecco (INE/TSP); Ana Elsy Cabrera (CID/CES); Shakirah Cossens (SPD/SDV); Juan Carlos Páez (VPS/ESG); Marco Aleman y Mario Castañeda (FMP/CES); Louis François Chrétien (LEG/SGO) y Mauricio Bayona (Consultor) |                 |
| <b>Prestatario:</b>            | República de El Salvador (GdES)  |                 |
| <b>Organismo ejecutor:</b>     | Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU)   |                 |
| <b>Plan de financiamiento:</b> | BID–Capital Ordinario (CO)   | US\$115.000.000 |
|                                | Total  | US\$115.000.000 |
| <b>Salvaguardias:</b>          | Políticas identificadas: OP-102, OP-703 (B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.08, B.11 y B.17), OP-704, OP-710 y OP-761<br>Categoría: B   |                 |

**II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS**

- 2.1 Con una población de 6,2<sup>1</sup> millones de habitantes y un ingreso per cápita de US\$6.841, El Salvador es el país centroamericano con mayor densidad poblacional (285 hab/km<sup>2</sup>). Su Producto Interno Bruto (PIB) en 2012 fue de 23.787<sup>2</sup> millones de dólares contribuyendo en aproximadamente un 16% al PIB de la región centroamericana<sup>3</sup>. El Salvador se destaca por su estrategia de desarrollo orientada al comercio internacional<sup>4</sup>, que ha permitido la diversificación de su sector productivo y el acceso a mercados financieros internacionales<sup>5</sup>. Aunque el desempeño de su economía puede considerarse estable durante la última década, sus indicadores económicos continúan estando por debajo de la media regional<sup>6</sup>.
- 2.2 Para atender esta tendencia, desde la década de los años 90, el Gobierno de El Salvador viene implementando planes de mediano y largo plazo que, además de buscar la estabilidad macroeconómica<sup>7</sup> sirvan para promover la competitividad del país. De esta manera, se han priorizado áreas específicas de intervención con la mayor capacidad de impacto sobre el crecimiento, tales como las inversiones en capital humano, infraestructura y clima de negocios. En particular para el área de infraestructura de transporte, que

<sup>1</sup> Banco Mundial (BM) 2011.

<sup>2</sup> *Country Economic Report Economist Intelligence Unit Limited 2013.*

<sup>3</sup> Consejo Monetario Centroamericano.

<sup>4</sup> Acuerdo CAFTA DR (*Dominican Republic Central America Free Trade Agreement*).

<sup>5</sup> El país muestra el tercer puntaje más alto en material de sofisticación de exportaciones por debajo de Costa Rica y Panamá. *Unlocking Central America's Export Potential, World Bank 2012.*

<sup>6</sup> Tasas de crecimiento del PIB: 2011: 2%; 2012: 1,6%; y, 2013 proyectado: 2,5%.

<sup>7</sup> Plan Anticrisis 2007 como mecanismo de recuperación de largo plazo.

es considerada una de las bases de la estrategia de desarrollo nacional<sup>8</sup>, se ha hecho evidente la necesidad de mejorar la conectividad de nodos logísticos a través de corredores consolidados. El Salvador tiene la ambición de retomar la experiencia positiva de la operación del *hub* aéreo del grupo Avianca-Taca y posicionarse también como *hub* logístico del cuadrante norte de Centroamérica, a través de su sistema intermodal integrado que involucra a Puerto La Unión como nodo regional y a su sistema vial, en particular el Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM), de gran relevancia en el comercio centroamericano.

- 2.3 **El sector transporte en El Salvador.** La red nacional de carreteras tiene 10.886 km de vías, de las cuales el 26% se encuentran pavimentadas. La densidad en km<sup>2</sup> es 0,52<sup>9</sup>, que según los estándares internacionales es considerado un nivel aceptable<sup>10</sup>. En general, la red de carreteras está en buenas condiciones como resultado del mantenimiento que recibe anualmente<sup>11</sup>; no obstante, hay tramos que han alcanzado su vida útil y otros con características físicas que requieren ser mejoradas debido a sus demandas actuales. Esta demanda tenderá a crecer dado que la oferta industrial del país a Centroamérica movilizadora por carretera, se focaliza en insumos para manufacturas industriales y productos alimenticios, todos con una alta correlación con el PIB regional<sup>12</sup>.
- 2.4 **Marco institucional.** El MOPTVDU, a través del Vice Ministerio de Obras Públicas (VMOP), es la entidad responsable de planificar, rehabilitar, mejorar y ampliar la red vial nacional.
- 2.5 **Fondo de Conservación Vial (FOVIAL).** Es una institución autónoma creada para garantizar el mantenimiento de la red vial nacional. Sus ingresos provienen de un cargo de US\$0,20/galón de gasolina o diésel consumido por el parque vehicular motorizado. El mantenimiento periódico y rutinario se realiza a través de contratos con privados.
- 2.6 **El Proyecto Mesoamérica.** En el marco de esta iniciativa regional<sup>13</sup> cuyo objetivo es potenciar la complementariedad y la cooperación entre los países en términos físicos, económicos y comerciales, la red vial principal de El Salvador<sup>14</sup> es parte integrante de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)<sup>15</sup> por su relevancia en materia de conectividad y competitividad.
- 2.7 Esta red incluye el denominado Corredor Pacífico Mesoamérica (CPM) que parte de la ciudad de Puebla en México y a partir de la ciudad de Arriaga, sigue la ruta del litoral del Pacífico hasta llegar a Ciudad de Panamá, cubriendo una extensión total de 3.244 km. El CPM es la ruta más corta entre las ciudades de Puebla y Panamá y a menor altitud promedio sobre el nivel del mar. Por éste circula el 95% de la carga terrestre de la subregión y por sus características se considera el medio de integración vial más

---

<sup>8</sup> Plan Quinquenal de Desarrollo, 2010-2014, El Salvador.

<sup>9</sup> Indicador internacional de desarrollo de la red carretera. Se obtiene al dividir el número de km de la red nacional entre la superficie del país.

<sup>10</sup> En Centro América, únicamente Costa Rica tiene una densidad más alta, de 0,62.

<sup>11</sup> Para 2008-2009 el Foro Económico Mundial calificó la infraestructura del país como la segunda más competitiva de Latinoamérica, y como la mejor de Centroamérica. Atribuible en parte a la confirmación del FOVIAL.

<sup>12</sup> En su informe sobre Proyecciones Económicas el Fondo Monetario Internacional, establece que las economías de América Central mantendrán su crecimiento, en una tasa promedio de 4% del PIB gracias al fortalecimiento de las exportaciones.

<sup>13</sup> Acordada entre los presidentes de México y los países de Centroamérica.

<sup>14</sup> Ver [Memorando de Entendimiento](#). El Salvador.

<sup>15</sup> La RICAM consiste en un sistema de carreteras categorizadas así: i) corredores principales (corredores pacífico y el corredor del atlántico); y ii) ramales y conexiones regionales complementarios.

eficiente a nivel Mesoamericano. El CPM tiene sectores donde el Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) supera los 10.000 vehículos. A nivel interno, el CPM es el eje estructurante del país al facilitar la conexión entre San Salvador, principal nodo logístico, de producción y de consumo del país, con los nodos secundarios de Santa Ana y San Miguel. El CPM en el Salvador tiene 313 km y cruza el país y las fronteras de La Hachadura (en Guatemala) y El Amatillo (en Honduras). Comprende las rutas internacionales CA-2 (desde la frontera con Guatemala hasta Sirama) y CA-1 (desde Sirama hasta puente El Amatillo, en la frontera con Honduras).

- 2.8 El Salvador comparte fronteras con dos países centroamericanos, lo que lo constituye en un corredor terrestre natural obligado para el comercio intrarregional. Aproximadamente un 40% de su comercio exterior está destinado a los países de la región, principalmente Guatemala y Honduras. De ahí que la primera prioridad para El Salvador es continuar mejorando la conectividad y disminuir los costos de transacción a través de sus fronteras, y consolidar su ambición de *hub* logístico multimodal, integrando a través del sistema vial el *hub* aéreo existente y un futuro *hub* portuario con base en el puerto La Unión. En la dinámica comercial con Honduras, el CPM constituye la puerta de acceso comercial a la costa este de los Estados Unidos y Europa, a través de Puerto Cortés, por lo que contar con buenas condiciones viales hacia la frontera el Amatillo se vuelve estratégico.
- 2.9 En este contexto, el GdES ha iniciado una estrategia agresiva de intervención en la Franja Costero Marina (FCM), para lo cual está gestionando financiamientos con otras entidades multilaterales para incrementar sus potencialidades (ver Cuadro 1 y [mapa](#)).

**Cuadro 1 - Inversiones previstas en infraestructura logística**

|  | Monto millones US\$ |
|--|---------------------|
| <b>Fomilenio II<sup>16</sup></b>   | <b>123,1</b>        |
| Construcción del Tramo: Aeropuerto – Zacatecoluca (27 km)  | 99,0                |
| Construcción del Tramo: Sirama-Frontera El Amatillo, incluye una solución logística en el paso fronterizo para agilizar el transporte de carga (4km) | 24,1                |
| <b>Agencia de Cooperación Internacional del Japón JICA/Gobierno de Japón</b>   | <b>167,6</b>        |
| Construcción de By Pass en la Ciudad de San Miguel   |                     |
| <b>Financiamiento del Fondo Yucatán/Gobierno de México</b>   | <b>154,0</b>        |
| Construcción de un nuevo puente de cuatro carriles en la Frontera Anguiatú   | 4,6                 |
| Construcción de un nuevo Puente Arce en la Frontera La Hachadura   | 19,0                |
| Conclusión de la Carretera Zaragoza al Puerto de La Libertad   | 53,0                |
| Construcción de un By Pass en la Ciudad de La Libertad   | 77,4                |
| <b>Total</b>   | <b>444,7</b>        |

- 2.10 **El problema.** El CPM en su paso por El Salvador es utilizado especialmente para el transporte de carga entre los centros poblados y áreas de producción del litoral costero. Este presenta en su recorrido tramos con características físicas y operacionales que requieren ser mejoradas debido a sus demandas actuales (TPDA: 2.000 a 10.000), así como tramos que han alcanzado su vida útil que limitan las velocidades de operación del corredor, los tiempos de viaje y la seguridad<sup>17</sup>. Entre los países centroamericanos, el Salvador es el principal usuario del modo carretero para su comercio exterior, tanto en volumen como en porcentaje sobre el total del comercio exterior (importaciones 52%,

<sup>16</sup> Segunda donación con la Corporación del Desafío del Milenio (MCC por sus siglas en inglés).

<sup>17</sup> La tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en El Salvador es de 21,5 fallecidos por cada 100.000 habitantes. El promedio en América Latina y el Caribe es: 16,3 fallecidos por cada 100.000 habitantes.

exportaciones 56% en volumen, y 27% y 44% en valor, respectivamente). Lo anterior pone de manifiesto la importancia que tiene mejorar el transporte terrestre de cargas y pasajeros en el CPM de manera que propicie la integración intra e inter regional y el desarrollo económico y social del país impactados, lo cuales se ven impactados por los altos costos en la logística de transporte que equivalen en promedio al 47%<sup>18</sup> de los costos totales de producción de mercancías (REDI Banco Mundial 2006). Por estas razones, el GdES ha decidido emprender con el apoyo del Banco, y otros organismos multilaterales un ambicioso programa de inversiones para mejorar sustancialmente las condiciones de este importante sector del CPM.

- 2.11 **Estrategia de País.** El programa es consistente con los objetivos del Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014, relacionada con la ampliación y mejora de la red vial del país para la integración centroamericana y la competitividad del país.
- 2.12 **Estrategia del Banco.** Si bien el subsector carreteras está incluido en la estrategia de país 2010-2014 su énfasis está en caminos rurales. A pesar de ello, el proyecto es coherente con la necesidad de avanzar hacia la mejora y articulación de los subsectores de carreteras, puertos y aeropuertos para facilitar el transporte de carga y la conectividad con los centros de actividad y de potencial desarrollo logístico. Asimismo, esta operación se alinea con el Programa Países Pequeños y Vulnerables y se enmarca dentro de la estrategia del Banco de acuerdo con el Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9), en los sectores de infraestructura e integración internacional competitiva a nivel regional, dentro los criterios de focalización multinacional y adicionalidad (GN-2650), toda vez que contribuye a la iniciativa regional Proyecto Mesoamérica.
- 2.13 **Objetivo.** El objetivo general del programa es promover la integración física y la conectividad vial de El Salvador. Los objetivos específicos son el mejoramiento de las condiciones de transporte de personas y mercancías en el CPM, además de constituir un corredor troncal de carga de competitividad regional que permite la vinculación de zonas productivas concentradas entre la capital del país hasta la frontera con Honduras. Para lograr estos objetivos propuestos, el programa incluye la rehabilitación y mejoramiento de tramos localizados sobre el CPM, adaptando sus características funcionales a las acordadas en el Memorando de Entendimiento de la RICAM<sup>19</sup>.
- 2.14 **Componentes y Costos.** Para lograr el objetivo anterior, el proyecto ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: i) **Componente 1. Obras del Corredor Pacífico Mesoamérica**, con una asignación de US\$105 millones para la rehabilitación, mejoramiento y ampliación de tramos prioritarios del corredor, incluye la supervisión técnico-ambiental de dichas obras; y ii) **Componente 2. Administración y estudios** con una asignación de US\$10 millones para financiar los costos operativos de administración y gestión del programa (costos de la unidad ejecutora y de la firma gerenciadora), evaluación y monitoreo del programa y las auditorías. Este componente también financiará los estudios técnicos, socioeconómicos y socioambientales de las obras no incluidas en la muestra representativa y futuros estudios de tramos del CPM.
- 2.15 **Resultados esperados.** El proyecto busca obtener los siguientes resultados: i) físicos: que comprenden la ejecución de las obras; y ii) operativos: tales como reducción de tiempos y costos de operación vehicular.

---

<sup>18</sup> Los costos de transporte en Centroamérica representan entre 30%-35% de los costos logísticos totales. BM. Guasch, 2010.

<sup>19</sup> Memorando de entendimiento entre los países mesoamericanos.

### III. ASPECTOS DE DISEÑO DEL PROGRAMA

- 3.1 **Modalidad.** Esta operación está siendo diseñada como un préstamo de inversión de obras múltiples, con un período de ejecución de cinco (5) años. El MOPTVDU dispone de una preselección de tramos potencialmente elegibles para el programa. La muestra estará conformada por el tramo Sirama-Agua Salada<sup>20</sup>, el cual cuenta con diseños de ingeniería, estudios socioambientales y de evaluación económica. Este tramo es contiguo al que financiaría FOMILENIO II.
- 3.2 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** Desde el 2010, el Banco viene apoyando el sector transporte de El Salvador a través de Operaciones para el Mejoramiento de la Red Rural de Carreteras (ES-L1061 y ES-L1045) y también el Sistema de Transporte Urbano de la capital del país (ES-L1050). Paralelamente a la preparación de la presente operación, el Banco estructura un Programa de Corredores Productivos (ES-L1075) que apoyará la puesta en marcha de la Estrategia de Desarrollo Integral y Sostenible de la Franja Costero Marina 2012-2024.
- 3.3 **Coordinación entre donantes.** Los esfuerzos del Banco serán complementarios a los de FOMILENIO II, dedicados a la intervención de tramos contiguos o de característica y jerarquía similar a los intervenidos por el BID (ver Cuadro 1) Para ello, se promoverá un diálogo periódico para establecer un canal de comunicación directo que facilite la validación de temas técnicos y maximizar los retornos de las inversiones a través de una planeación y ejecución coordinada.

### IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

#### A. Salvaguardias ambientales y sociales

- 4.1 El programa, cuenta con una evaluación ambiental estratégica de la FCM por la cual transcurre el CPM<sup>21</sup>. Comprende obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de tramos prioritarios consolidados del corredor existente, que además no atraviesan áreas ambientalmente sensibles, protegidas, de minorías étnicas o de interés cultural, por lo que los impactos ambientales negativos que generará se estima serán de media a baja magnitud, localizados, de corto plazo, reversibles y fácilmente y manejables a través de medidas conocidas. En principio, las obras a ser financiadas no requerirán de la reubicación involuntaria de familias o de negocios; sin embargo, de ser eso necesario, se preparará un plan de reasentamiento involuntario al tenor de la política OP-710.
- 4.2 Por lo anterior, el equipo, en conformidad con la Política OP-703, ha clasificado al programa en la categoría B. Sin embargo, si en el proceso de debida diligencia se verificara la necesidad de una reclasificación, el equipo procederá consecuentemente.

### V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 En el Anexo V se detalla el cronograma de preparación, procesamiento y aprobación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD por sus siglas en inglés) para el 1 de noviembre de 2013. Adicionalmente, se estiman los recursos administrativos por un valor total de US\$80.600 para la realización de misiones y contratación de consultores.

---

<sup>20</sup> Tramo estratégico para el transporte logístico nacional y regional. Es utilizado para la comercialización entre puerto la Unión y la región sur de los países centroamericanos vecinos, con quienes se tiene el principal intercambio comercial.

<sup>21</sup> Elaborada por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales de El Salvador.

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

**ANEXO CONFIDENCIAL**  
**CONFIDENTIAL ANNEX**

[INE-TSP@iadb.org](mailto:INE-TSP@iadb.org)

**SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT**

|                            |                                     |   |
|----------------------------|-------------------------------------|---|
| <b>Project Details</b>     | <b>IDB Sector</b>                   | Transport-Major Highways                          |
|                            | <b>Type of Operation</b>            | Investment Loan                                   |
|                            | <b>Additional Operation Details</b> | -   |
|                            | <b>Investment Checklist</b>         | Generic Checklist                                 |
|                            | <b>Team Leader</b>                  | Miroslava Errazuriz de Nevo (miroslavae@iadb.org) |
|                            | <b>Project Title</b>                | Improvement of Pacific Mesoamerica Corridor       |
|                            | <b>Project Number</b>               | ES-L1085  |
|                            | <b>Safeguard Screening Assessor</b> | Juan Carlos Paez Zamora (juancarlosp@iadb.org)    |
|                            | <b>Assessment Date</b>              | 2013-07-09  |
| <b>Additional Comments</b> | -                                   |   |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <b>Safeguard Policy Filter Results</b>  | <b>Type of Operation</b>                       | Loan Operation   |  |
|   | <b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b> | Activities to be financed in the project area are located within a geographical area or sector exposed to natural hazards* (Type 1 Disaster Risk Scenario).  | (B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704 |
|   |  | The Bank will make available to the public the relevant Project documents.   | (B.01) Access to Information Policy– OP-102    |
|   |  | The operation is in compliance with environmental, specific women’s rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements). | (B.02)   |
|   |  | The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.   | (B.03)   |
|   |  | The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.   | (B.04)   |
|   |  | An Environmental Assessment is required.   | (B.05)   |
| Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable | (B.06)   |  |  |

|                             |  |   |        |
|-----------------------------|--|---|--------|
|                             |  | participation by vulnerable groups.   |        |
|                             |  | The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.  | (B.07) |
|                             |  | Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.  | (B.17) |
|                             | <b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b> | No potential issues identified  |        |
|                             | <b>Recommended Action:</b>                 | <p>Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.</p> <p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704).</p> <p>A more limited and specific Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.</p> <p>Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the (i) possibility of classification as adaptation project and (ii) additional financing options. Please contact an INE/CCS adaptation specialist for guidance.</p> |        |
| <b>Additional Comments:</b> |  |   |        |

|                         |  |  |
|-------------------------|--|--|
| <b>Assessor Details</b> | <b>Name of person who completed screening:</b> | Juan Carlos Paez Zamora (juancarlosp@iadb.org) |
|                         | <b>Title:</b>                                  | Especialista Ambiental                         |
|                         | <b>Date:</b>                                   | 2013-07-09                                     |



**SAFEGUARD SCREENING FORM**

|                        |  |   |
|------------------------|--|---|
| <b>Project Details</b> | <b>IDB Sector</b>                      | Transport-Major Highways                          |
|                        | <b>Type of Operation</b>               | Investment Loan                                   |
|                        | <b>Additional Operation Details</b>    | -   |
|                        | <b>Country</b>                         | El Salvador                                       |
|                        | <b>Project Status</b>                  | Preparation                                       |
|                        | <b>Investment Checklist</b>            | Generic Checklist                                 |
|                        | <b>Team Leader</b>                     | Miroslava Errazuriz de Nevo (miroslavae@iadb.org) |
|                        | <b>Project Title</b>                   | Improvement of Pacific Mesoamerica Corridor       |
|                        | <b>Project Number</b>                  | ES-L1085  |
|                        | <b>Safeguard Screening Assessor(s)</b> | Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)   |
|                        | <b>Assessment Date</b>                 | 2013-07-09  |
|                        | <b>Additional Comments</b>             | -   |

|                                       |                                    |   |                                |
|---------------------------------------|------------------------------------|---|--------------------------------|
| <b>Project Classification Summary</b> | <b>Project Category:</b><br>B      | <b>Override Rating:</b>   | <b>Override Justification:</b> |
|                                       | <b>Conditions/ Recommendations</b> |   | <b>Comments:</b>               |
|                                       |                                    | <input type="checkbox"/> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).<br><input type="checkbox"/> The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.<br><input type="checkbox"/> These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary. |                                |

| <b>Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions</b> | <b>Identified Impacts/Risks</b>   | <b>Potential Solutions</b>  |
|---|---|---|
|   | The project will or may require involuntary resettlement and/or economic displacement of a minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups. | <b>Develop Resettlement Plan (RP):</b> The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  |   | course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.   |
|  | Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks. | <b>Solid Waste Management:</b> The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration. |

|                         |  |   |
|-------------------------|--|---|
| <b>Disaster Summary</b> | <b>Details</b>   | <b>Actions</b>  |
|                         | The Project should include the necessary measures to reduce disaster risk to acceptable levels as determined by the Bank on the basis of generally accepted standards and practices. Alternative prevention and mitigation measures that decrease vulnerability must be analyzed and included in project design and implementation as applicable. These measures should include safety and contingency planning to protect human health and economic assets. Expert opinion and adherence to international standards should be sought, where reasonably necessary. | A more limited and specific Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.<br><br>Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the (i) possibility of classification as adaptation project and (ii) additional financing options. Please contact a INE/CCS adaptation specialist for guidance. |

|                         |  |  |
|-------------------------|--|--|
| <b>Assessor Details</b> | <b>Name of person who completed screening:</b> | Juan Carlos Paez Zamora (juancarlosp@iadb.org) |
|                         | <b>Title:</b>                                  | Especialista Ambiental                         |
|                         | <b>Date:</b>                                   | 2013-07-09                                     |

## ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

### I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico Mesoamericano (CPM), también conocido como “carretera del litoral”, ha sido concebido como un programa de obras múltiples con el cual se busca promover la integración física y la conectividad vial de El Salvador, reduciendo los costos de transporte, facilitando la movilización de pasajeros y carga del CPM. Además de constituir un corredor troncal de carga de competitividad regional, el CPM permitirá la vinculación de zonas productivas concentradas entre la capital del país hasta la frontera con Honduras. El programa tiene como objetivo específico la rehabilitación y el mejoramiento de tramos localizados sobre el CPM, adaptando sus características funcionales a las acordadas en el Memorando de Entendimiento de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)<sup>1</sup>.
- 1.2 Para lograr los objetivos propuestos, el programa incluye el financiamiento de obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de tramos prioritarios del corredor, así como acciones que permitan mejorar la seguridad vial, incluyendo obras de demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales y de los costos operativos de administración y gestión del programa, la supervisión técnica y ambiental de las obras, las auditorías y los estudios técnicos, socioeconómicos y socioambientales no incluidas en la muestra representativa.

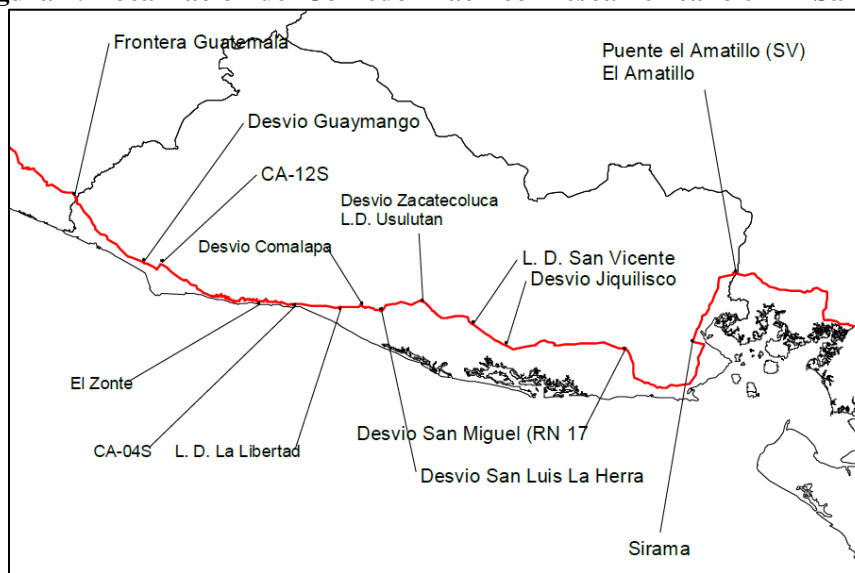
### II. EL PROYECTO

- 2.1 El CPM, parte de la ciudad de Puebla en México y a partir de la ciudad de Arriaga del mismo país, sigue la ruta del litoral del Pacífico hasta llegar a Ciudad de Panamá, cubriendo una extensión total de 3.244 km aproximadamente. El CPM es la ruta más corta entre Puebla y Ciudad de Panamá y de menor altitud promedio sobre el nivel del mar, tornándose así en el corredor de integración más eficiente para Mesoamérica por el cual circula el 95% de la carga terrestre de la subregión.
- 2.2 El Gobierno de El Salvador desde el año 2009, a través del Ministerio de Obras Públicas Transporte, Vivienda y Desarrollo (MOPTVD) viene realizando un conjunto de inversiones y esfuerzos técnicos en la franja costero marina (ubicada a lo largo del CPM), con el objeto de incrementar sus potencialidades e iniciar su desarrollo económico sostenido, a la par de avanzar en la consolidación de El Salvador como el principal “Corredor Logístico de Transporte y Carga” de la región, gracias a su participación privilegiada en el CPM. Para ello se han concentrado recursos e inversiones para el mejoramiento, la modernización y la ampliación de los principales activos estratégicos ubicados en la franja de este corredor, el cual cruza el país desde las poblaciones de La Hachadura (frontera con Guatemala) hasta El Amatillo (frontera sur con Honduras), a lo largo de 313 km. Dentro de El Salvador, el CPM comprende las rutas internacionales CA-2 (desde la frontera con Guatemala hasta Sirama) y CA-1 (desde Sirama hasta puente El Amatillo, en la frontera con Honduras), tal como se muestra en la Figura 1 a continuación:

---

<sup>1</sup> Memorando de entendimiento entre los países mesoamericanos.

**Figura 1: Localización del Corredor Pacífico Mesoamericano en El Salvador**



- 2.3 El CPM es utilizado especialmente para el transporte de carga entre los centros poblados y las áreas de producción del litoral costero y entre estos lugares con el Aeropuerto Internacional de El Salvador y la capital. No obstante, presenta en todo su recorrido tramos que han alcanzado su vida útil y otros con características físicas que requieren ser mejoradas toda vez que limitan las velocidades de operación del corredor.
- 2.4 Las previsiones de crecimiento normal del tránsito y la implementación del Plan de Desarrollo del Aeropuerto y de las zonas extra aeroportuarias planificadas, hace que la situación de circulación sobre la vía del CPM se torne cada vez más crítica, incrementando los costos de operación y tiempos de viaje de los usuarios en general y el transporte logístico.

### III. MARCO LEGAL Y REGULATORIO AMBIENTAL

- 3.1 El artículo 19 de la Ley General del Ambiente de El Salvador (Decreto Ley N°233 de 1998), establece la necesidad de un permiso ambiental, para el inicio y operación, de las actividades, obras o proyectos de la administración pública, que deberá acompañarse de una evaluación de impacto ambiental; para tal fin, se deberá presentar un formulario ambiental.
- 3.2 Adicionalmente, el Decreto 17 de 2000, establece el procedimiento para hacer la evaluación de impacto ambiental, definiendo tres categorías de proyectos:
- **Categoría 1<sup>2</sup>**. No requiere de la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), debido a la tipología de la actividad, obra o proyecto, la envergadura y la naturaleza de las acciones a ejecutar.
  - **Categoría 2<sup>3</sup>**. Requiere de la presentación de un EIA, debido a que la tipología de la actividad, obra o proyecto, causa efectos sobre el medio ambiente bien definidos,

<sup>2</sup> Equivalente a la Categoría C según la Política OP-703.

<sup>3</sup> Equivalente a la Categoría B según la Política OP-703.

pero que dependiendo de la envergadura de las acciones que pretenden ser realizadas, éstas deberán ser cuantificadas en su real magnitud, por lo cual el estudio ambiental deberá enfatizar en la satisfacción de los requerimientos específicos de información.

- **Categoría 3<sup>4</sup>**. Siempre se requerirá de la presentación del EIA, por la tipología y la envergadura, magnitud de demanda de recursos y los potenciales efectos sobre el medio ambiente que pueden generar impactos negativos e irreversibles para el medio ambiente, la salud y calidad de vida de la población.

3.3 De acuerdo con dicha categorización y teniendo en cuenta que el programa comprende obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de tramos prioritarios de un corredor existente, el cual se encuentra plenamente consolidado, las obras del programa serán clasificadas como Categoría 2, que corresponde a los proyectos con impactos predecibles.

3.4 El procedimiento para la obtención del permiso ambiental es el siguiente:

- Presentación del formulario ambiental por parte del titular.
- Inspección del sitio de la actividad, obra o proyecto, de ser necesario.
- Categorización de la actividad, obra o proyecto por parte del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), pudiendo determinarse con fundamento en criterios técnicos si requiere o no de la elaboración de un EIA.
- De considerarse pertinente, elaboración de un EIA de conformidad con los términos de referencia que el ministerio proporcionará para el efecto.
- Elaboración y presentación del EIA por parte del titular.
- Evaluación del EIA por parte del ministerio.
- Informe técnico sobre el EIA.
- Consulta pública del EIA, según corresponda.
- Informe de la consulta pública del EIA por parte del ministerio.
- Dictamen de aprobación del estudio de impacto ambiental y requerimiento de fianza.
- Presentación de la fianza de cumplimiento ambiental por parte del titular.
- Emisión del permiso ambiental por el ministerio.

#### IV. CONTEXTO SOCIO AMBIENTAL

4.1 Los sitios donde se implantarán los proyectos previstos en la operación corresponden a carreteras que han estado en funcionamiento desde hace varios años atrás. En términos ambientales, los lugares corresponden a áreas consolidadas, con derechos de vía liberados, que se encuentran altamente intervenidas y que representan de poco valor ecológico, biológico, cultural o histórico.

4.2 Un mejor análisis de las condiciones ambientales y sociales de cada uno de los proyectos de la muestra se efectuará durante el proceso de Debida Diligencia (DD)

---

<sup>4</sup> Equivalente a la Categoría A según la Política OP-703.

## **VI. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO**

### **A. Impactos en la fase de construcción**

- 5.1 Los impactos positivos más importantes se producirían en la etapa de construcción de los proyectos viales, algunos de éstos serán: i) un ligero mejoramiento de los ingresos económicos de las poblaciones aledañas a los lugares donde se implantarían, por la compra de productos locales por parte del personal de obra, así como de la adquisición de insumos menores para el desarrollo de las obras; y ii) la generación de empleo temporal de la PEA desocupada local.
- 5.2 Los impactos negativos, por su parte, son los siguientes: i) incremento de polvo por erosión eólica de escombros y materiales de construcción; ii) emisión de ruidos, polvos, y gases debido al movimiento de tierras y flujo vehicular en todos los frentes de obras; iii) introducción de vibraciones por efecto de la movilización de maquinaria y equipo; iv) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria; v) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; vi) generación de residuos sólidos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnado con grasas, etc.); vii) eventual contaminación de suelos por residuos de obra (cemento, arena, bolsas, etc.); viii) posible afectación leve y temporal de la fauna de la región (aves, animales domésticos, etc.) por la generación de ruidos molestos y vibraciones; ix) cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; y x) eventual necesidad de reasentamiento involuntario de personas<sup>5</sup>.
- 5.3 No obstante, considerando la magnitud de las obras, estos impactos pueden ser calificados como de baja o media significancia, localizados, de corto plazo, reversibles y pueden ser manejados a través de prácticas estándares.

### **B. Impactos en la fase de operación**

- 5.4 Los impactos positivos en esta fase se relacionan con: i) el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las personas y los bienes; y ii) el mejoramiento del flujo de comercio y de la integración económica regional de El Salvador gracias a la disminución de los costos de operación vehicular, la reducción de los costos y tiempos de viaje de personas y bienes y el incremento de la seguridad vial.

### **C. Análisis del riesgo**

- 5.5 El Salvador está sujeto a la amenaza de distintos factores naturales: i) terremotos, en prácticamente en todo el territorio; ii) maremotos; iii) deslizamientos de tierra, predominantemente en las estribaciones de la Cordillera; e iv) inundaciones y desbordamiento de los ríos, debido tormentas tropicales. Todas estas amenazas tendrán una incidencia directa o indirecta en el programa y su análisis será efectuado en el proceso de DD.

---

<sup>5</sup> De verificarse esta situación se preparará un plan de reasentamiento involuntario, al tenor de la Política OP-710 del Banco.

## VI. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

6.1 Sobre la base de la información disponible, el proyecto ha activado las siguientes Políticas: i) OP-102 de Acceso a la Información; ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.11 y B.17 de la OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; iii) OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; iv) OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y v) OP-761 Política de Igualdad de Género en el Desarrollo. Aunque la probabilidad es pequeña, durante el proceso de DD se verificará si la operación activa la política OP-765 de Pueblos Indígenas.

## VII. ESTRATEGIA

7.1 Como insumo para la DD se cuenta con una evaluación ambiental estratégica de la franja costera por la cual transcurre el CPM, elaborada por el MARN de El Salvador, en la cual el corredor y sus vías que lo conectan son un factor clave para la restauración y aprovechamiento inclusivo y sostenible de los ecosistemas y recursos costeros marinos.

7.2 El equipo de proyecto realizará el proceso de DD, enfatizando en los impactos potenciales y los riesgos sobre la salud y seguridad que las obras contempladas en el programa puedan generar durante las etapas de construcción, operación y mantenimiento sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral. También establecerá los requisitos en términos de evaluación ambiental y consulta pública que cada proyecto de la muestra deba cumplir para estar conforme a las políticas ambientales y sociales del Banco.

7.3 Sin perjuicio de considerar otros aspectos que se presenten durante el proceso de DD, el equipo analizará los proyectos que se incluirán en la muestra representativa del programa, enfatizando el análisis de los siguientes puntos:

- Cumplimiento legal, socioambiental, laboral, de salud ocupacional y seguridad industrial conforme a los requerimientos nacionales, estatales y municipales correspondientes.
- Cumplimiento de las Políticas OP-102 de Acceso a la Información; OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; OP-710 de Reasentamiento Involuntario y OP-761 de Política de Igualdad de Género en el Desarrollo. También se evaluará si las acciones previstas en el proyecto activan la Política OP-765 de Pueblos Indígenas, en cuyo caso se evaluará también su cumplimiento.
- En caso de que las actividades previstas en la operación requieran del reasentamiento involuntario, se realizará un Plan de Reasentamiento Involuntario para asegurar que sea conforme a lo establecido en la Política OP-710. Esta revisión incluirá además un análisis de los criterios y procedimientos que se utilizarían para compensar a los desplazados por el proyecto, y del estado de tenencia de la tierra en los sitios donde se construirán las principales edificaciones contempladas en el proyecto.
- Revisión de los planes de: i) seguridad industrial y salud ocupacional; ii) contingencia; iii) de manejo de los asuntos laborales; iv) comunicación social; y

v) de seguimiento y monitoreo ambiental; que se aplicarán a lo largo de las fases de construcción, operación y abandono de los proyectos.

- Pertinencia (conveniencia, suficiencia, presupuesto, recurso humano requerido, cronograma y control de calidad) de las medidas propuestas de manejo ambiental y social, de seguridad industrial, y de salud ocupacional y laboral, así como de su monitoreo.
- Análisis de los sistemas de manejo de residuos líquidos, sólidos y gaseosos que se aplicarán a cada proyecto.

7.4 Igualmente se concentrará en el análisis y la evaluación de los siguientes aspectos asociados con el programa:

- Sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos.
- Capacidad Institucional del Organismo(s) Ejecutor(es) para manejar temas socioambientales (personal, recursos, planes de capacitación, etc.).
- Criterios de elegibilidad ambiental y social que se utilizarán para seleccionar a los proyectos que serán financiados en el marco del programa.

7.5 Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos que se identifiquen en este ejercicio, el equipo de proyecto presentará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS), que resumirá las medidas de manejo que se requieran para nulificar, mitigar o compensar los impactos ambientales negativos y para estimular los impactos positivos. El IGAS también incluirá:

- Evaluación del cumplimiento del programa con las leyes y normas ambientales locales, regionales y municipales (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.).
- Evaluación del cumplimiento del programa con las Políticas Ambientales y Sociales del Banco que se activen: (OP-102, OP-703, OP-704, OP-710 OP-761 y OP-765).
- Evaluación de los sistemas de manejo ambiental del ejecutor con énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación, de auditoría, de forma de asegurar que el programa será ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social.
- Evaluación de la información socioambiental del programa (incluidos los estudios ambientales y sus correspondientes planes de manejo ambiental) para confirmar que los impactos potenciales negativos del proyecto serán manejados adecuadamente durante sus fases de construcción, operación y mantenimiento y abandono.
- Análisis de las especificaciones técnicas ambientales para el proyecto, de forma de asegurar que los futuros contratistas, la inspección y la supervisión ejecutarán adecuadamente las medidas de manejo propuestas.
- Análisis de los procedimientos para compensar a los desplazados por el programa, en el caso que los hubiera.
- Determinación de indicadores y requerimientos para la ejecución del programa.
- Evaluación para confirmar la existencia y pertinencia en cantidad y calidad de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del programa.



- Revisión de los procesos de consulta que pudieran haberse llevado a cabo durante la planificación del programa así como análisis de los sistemas para proveer a la opinión pública información relativa a su ejecución.
- Evaluación del sistema de captura, procesamiento y resolución de quejas y reclamos.

7.6 Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), el equipo de proyecto ha clasificado al programa en la Categoría B. No obstante, si en el proceso de DD se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente.

**ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL REALIZADO Y PROPUESTO**

| Estudios  | Descripción   | Fecha esperada                 | Referencias y enlaces a archivos técnicos |
|---|---|--------------------------------|---|
| <b>Opciones técnicas y de diseño</b>                            | i) Evaluación ambiental estratégica de la franja costera marítima<br>ii) El sector logístico y de transporte en El Salvador (instituto español de comercio exterior)                    | Concluido                      | <a href="#">Ibdbocs#37826069</a>          |
| <b>Análisis de viabilidad económica</b>                         | i) Evaluación económica del proyecto de la muestra  | Octubre 2013                   |   |
| <b>Capacidad Institucional</b>                                  | i) Evaluación de capacidad de implementación del organismo ejecutor.<br>ii) Análisis de riesgo del programa con apoyo del área fiduciaria de la representación del El Salvador (COF/ES) | Octubre 2013                   |   |
| <b>Recolección de datos y análisis para reportar resultados</b> | Matriz de resultados<br>i) Plan de monitoreo y evaluación   | Octubre 2013                   |   |
| <b>Salvaguardias ambientales y sociales</b>                     | i) Análisis ambiental del programa<br>ii) Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa (IGAS)   | Agosto 2013<br>Septiembre 2013 |   |

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

**ANEXO CONFIDENCIAL**  
**CONFIDENTIAL ANNEX**

[INE-TSP@iadb.org](mailto:INE-TSP@iadb.org)