9577

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA

DIRECCIÓN DE AUDITORÍA CINCO

11-2

INFORME DE EXAMEN ESPECIAL AL ESTUDIO PARA LA ESTRUCTURA E INGENIERÍA BÁSICA PARA LA PRIMERA FASE DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITRAMSS); EJECUTADO POR EL FONDO SALVADOREÑO PARA ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN (FOSEP), PERÍODO DEL 27 DE ENERO DE 2011 AL 25 DE ENERO DE 2013.

SAN SALVADOR, 28 DE JULIO DE 2016.

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA

INDICE

1- PÁRRAFO INTRODUCTORIO.....1

2- OBJETIVO DEL EXAMEN.....1
General
Específicos

3- ALCANCE DEL EXAMEN.....2

4- PROCEDIMIENTOS DE AUDITORÍA APLICADOS.....2

5- RESULTADOS DEL EXAMEN.....3

6- CONCLUSIÓN DEL EXAMEN.....91

7- SEGUIMIENTO DE AUDITORÍAS.....92

8- PÁRRAFO ACLARATORIO.....92

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA

Señor
Presidente del Fondo Salvadoreño para
Estudios de Preinversión (FOSEP).
Presente.

1. PÁRRAFO INTRODUCTORIO

En cumplimiento a lo establecido en el Art. 195 de la Constitución de la República y Arts. 5, 30 y 31 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, hemos efectuado Examen Especial al Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS), ejecutado por el Fondo Salvadoreño para Estudios de Inversión (FOSEP), período del 27 de enero de 2011 al 25 de enero de 2013, el examen. Tiene su origen en el Plan de Trabajo de la Dirección de Auditoría Cinco, del año 2014.

Con fecha 24 de febrero de 2011 el Viceministro de Hacienda, por medio de la Dirección General de Inversión y Crédito Público, emite opinión técnica sobre el perfil del Proyecto y Autorización de Operación de crédito ante el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP), para la realización de Estudio del Viceministerio de Transporte (VMT) del proyecto "Estudio para la Estructuración e Ingeniería Básica para la primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS".
Asimismo autoriza al Viceministerio de Transporte (VMT), que inicie los trámites de Operación de Credito ante el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP), para realizar el estudio requerido, acorde a la información financiera contenida en el perfil y los términos de referencia, ya que el proyecto está contemplado dentro del Plan Quinquenal de Desarrollo (2010-2014) que contribuirá a la modernización del Sector Transporte.

2. OBJETIVOS DEL EXAMEN

2.1 Objetivo General

Realizar examen especial del Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS); ejecutado por el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP), período del 27 de enero de 2011 al 25 de enero de 2013. Con el objeto de verificar si se cumplió con la legislación y reglamentación aplicable.

2.2 Objetivos Específicos

a) Comprobar que se haya cumplido con las disposiciones legales aplicables del BID Préstamo No. 860/SF-ES y Contratos de Consultoría y Servicios.

b) Evaluar si el Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS) se ejecutó conforme al diseño y a estudios realizados, así como sus costos.

c) Evaluar los resultados de los informes emitidos por la Unidad de auditoría interna en el período auditado y por las firmas privadas de Auditoría Externa contratadas por la Junta Directiva del FOSEP durante el período auditado, así como dar seguimiento a las recomendaciones elaboradas por la Corte de Cuentas de la República.

3. ALCANCE DEL EXAMEN

Nuestro trabajo consistió en efectuar examen especial al Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS); ejecutado por el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP), período del 27 de enero de 2011 al 25 de enero de 2013; verificando el cumplimiento del Estudio de Prefactibilidad con el impacto y/o viabilidad ambiental, viabilidad social, viabilidad técnica, viabilidad económica, costos y beneficios; los procedimientos de selección y contratación de Consultores; asi como el cumplimiento de las demás disposiciones legales.

La auditoría fue realizada de conformidad a Normas de Auditoría Gubernamental y Políticas Internas de Auditoría Gubernamental, emitidas por la Corte de Cuentas de la República.

4. PROCEDIMIENTOS DE AUDITORIA APLICADOS

Los procedimientos aplicados se resumen así:

1. Comprobamos el cumplimiento del Estudio de Prefactibilidad con el impacto y/o viabilidad ambiental, viabilidad social, viabilidad técnica, viabilidad económica, beneficios y costos.

2. Verificamos las razones por las cuales se efectuaron los cambios del estudio y/o diseño inicial del trazo de Soyapango-Santa Tecla Boulevar del Ejercito-Centro (Calle Ruben Darío) Alameda Roosvelt-Alameda Manuel Enrique-Santa Tecla y diseño final primer tramo Soyapango-Metrocentro y Segundo Tramo Metrocentro-Constitución.

3. Comprobamos que el usuario del fondo (MOP-VMT), por medio del comité efectuó el seguimiento, control y supervisión de la presentación de solicitud hasta la finalización de operación; proceso de precalificación de consultores; calificación de propuesta técnica y propuesta de evaluación de impacto ambiental y económica para la solicitud de fondos.

4. Verificamos que los procedimientos de Selección y Contratación de Consultores se rigieron por las disposiciones del contrato de préstamo, incluidos los contenidos en su anexo B y los del Reglamento Operativo del Programa de Preinversión III y Normativa aplicable según contrato BID-860-SF-ES.

5. Comprobamos el cumplimiento de los términos contractuales del CC-15/2011 entre el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP) y el Consorcio "TTC Engennharia de Trafego e de Transportes LTDA," "Acciona Ingeniería, S.A." (Firma Líder), "Escalón Morales & Asociados S.A.S".

6. Evaluamos técnicamente el Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS).

7. Efectuamos visita al proyecto a efecto de verificar el cumplimiento de las especificaciones técnicas establecidas en el diseño realizado.

5. RESULTADOS DEL EXAMEN

HALLAZGO No. 1

INCUMPLIMIENTO EN EL PROCESO DE ESTUDIO, POR CAMBIO DE LA RUTA PROPUESTA EN EL DISEÑO ORIGINAL

Constatamos que en el "Estudio para la Estructuración e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS. (SITRAMSS)" por un valor de **$1,267,037.42,** no consideraron la ruta propuesta en el diseño original del Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador; en el que se había recomendado la Alternativa 3b y que la ruta sería el uso del par vial: 1ª Calle Poniente y Rubén Darío, para el paso por el centro de San Salvador; cambiándose la ruta a la Alternativa 3a., referida a sentido doble en la Alameda Juan Pablo II, por lo que en la revisión de la documentación se evidencian las siguientes situaciones:

1) En el "Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador", elaborado por la empresa TTC, ENGENHARIA DE TRÁFEGO E DE TRANSPORTES LTDA, en el año 2003, financiado por FOSEP, se constató que se realizó el análisis de todas las calles del centro de San Salvador, y en el mismo, se estudiaron todas las alternativas para la realización del proyecto:

   Alternativa 1. Corredor Juan Pablo II.
   Alternativa 2. Corredor Venezuela.
   Alternativa 3. Corredor Central.

   Las alternativas 1 y 2 fueron descartadas, quedando únicamente la alternativa 3. Esta ruta del Corredor Central del Primer Tramo, comprende un recorrido por las siguientes

vías: desde Santa Tecla sigue por la Carretera Panamericana – Alameda Manuel E. Araujo – Alameda Franklin Roosevelt – "zona Centro" – Paseo Independencia – Avenida Peralta y Bulevar del Ejército, pasando por Soyapango hasta Santa Lucía. Esta alternativa fue divida en 2 opciones:

3a. SENTIDO DOBLE en la Alameda Juan Pablo II. (Esta opción fue descartada).

3b. PAR VIAL de tráfico, 1ª Calle Poniente y Rubén Darío,
El paso por la "zona Centro" de San Salvador es el uso, de la 1ª Calle y la Calle Rubén Darío como un PAR VIAL, en todas sus extensiones. Esta opción fue la escogida y recomendada por el Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador. Es de hacer notar que se hizo un estudio completo de las alternativas y luego de que se escogiera la mejor se realizó el estudio completo de la ruta propuesta.

2) En el contenido del perfil básico del Proyecto y que fue el presentado en la solicitud de la opinión técnica al Ministerio de Hacienda se consideraba la alternativa 3b del par vial, lo que se detalla a continuación:

"Antecedentes... (Correlativo del documento 3).

- A su vez, dentro de esta primera línea, en la planificación de la implantación se ha determinado que el **primer tramo con mayores posibilidades de ejecución**, corresponde al comprendido entre **Soyapango y Plaza Las Américas** (Monumento a El Salvador del Mundo). De este primer tramo se aspira tener en operación en el año 2014 en la primera etapa de implantación y como corredor demostrativo o "vitrina" el tramo entre Soyapango y el Centro de San Salvador..."

"Justificación del Estudio... (Correlativo del documento 5)

- Los estudios respectivos realizados en múltiples oportunidades aseguran que el mayor número de rutas troncales a operar sobre el corredor cruzan el AMSS. En lo que corresponde al corredor oriente poniente se propone intervenir en un primer momento el tramo de mayor demanda y de menos costes, siendo este el tramo que va desde Soyapango hacia el poniente, **en dirección hacia el centro y la Plaza Las Américas**, extendiéndose hasta Santa Tecla en respuesta a las demandas del corredor y los orígenes y destinos estimados. La extensión del corredor desde Soyapango al oriente hasta llegar a San Martín sería la última fase a fin de extender este tipo de servicio público a lo largo de 30 kms."

Por lo que, en el Perfil Básico del Proyecto, todavía se proyecta la misma ruta.

3) En los Términos de Referencia, de abril de 2011, también se proyectaba la misma ruta, y establecían lo siguiente:
"Carriles de adelantamiento con un único carril de circulación para el tránsito privado. 8 tramos agregados en dos fases. 19 km. Buses articulados con puertas de acceso a ambos lados. Boulevard del Ejército, intersección Boulevard Venezuela, Plaza Las Américas, Alameda Roosevelt, Alameda Manuel Enrique Araujo. Proyecto Piloto longitud aprox. de 5 km. para la circulación de los buses del sistema, dos terminales

ubicadas en las cabeceras del corredor, patios de servicio de flota adecuadamente dispuestos, estaciones intermedias a lo largo de su recorrido, red alimentadora de la red troncal, sistema automático de recaudo, sistema de programación y control de operación, recorrido desde el centro de Soyapango hasta el centro de San Salvador..."

4) Mediante nota de fecha 24 de febrero de 2011, referida a "Opinion Tecnica y Autorización de Operación de Credito ante FOSEP para la realización de Estudio del VMT" el Viceministro de Hacienda, informa al Viceministro de Transporte, que se revisó el perfil del proyecto y que cumple con los requisitos de la normativa vigente y que puede continuar con la etapa de factibilidad, además autoriza a la institución a que inicie los trámites de Operación de Crédito ante FOSEP, dicha nota contiene el siguiente párrafo: "Es importante indicar, que durante la ejecución del estudio no podrán incorporarse modificaciones que alteren el alcance, costo u otros términos contractuales que afecten la ejecución, salvo excepción debidamente justificada presentada por el Titular de la Institución propietaria del proyecto al Ministerio de Hacienda, para la revisión del caso". Por lo que no se encontró evidencia de la aprobación del Ministerio de Hacienda para el cambio de ruta del proyecto, ni solicitud justificada del Titular para dicho cambio.

5) Nota del Ministro del MOP al Presidente de FOSEP de fecha 29 abril 2011, designando al Director General de Política y Planificación de Transporte del VMT, como funcionario a cargo de la Operación de Crédito y trámites respectivos a la misma.

6) En nota de fecha 17 de mayo de 2011, el Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano Encargado del Despacho Ministerial de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, remitió al Presidente del Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión, solicitud de financiamiento y se incluye información del proyecto: ".. En la primera fase es necesario estructurar el sistema de transporte, que permita el Desarrollo de la Ingeniería básica para la implementación de la primera etapa del Eje Oriente-Poniente, entre los municipios de San Martín y Santa Tecla y de forma específica el tramo Soyapango hasta la Plaza de las Américas (Redondel Salvador del Mundo) y dentro de este tramo el Sub tramo Soyapango – Centro de San Salvador, al cual se le desarrollará el diseño definitivo para su construcción y operación en el año 2014"

7) En nota de fecha 08 de junio de 2011 el Director General de Política y Planificación del VMT, remitió al Gerente del FOSEP, el anexo AYUDA MEMORIA, la cual dice: "se da a conocer las justificaciones técnicas que modificaron la solicitud de financiamiento del FOSEP a raíz de la visita de la misión del BID, con fecha 2 de junio de 2011 donde es aprobado por el Secretario Técnico de la Presidencia, el Viceministro de Transporte y la Jefe responsable de la Misión del BID. "

El documento de cambio de ruta, se ejecutó después del proceso de autorización del Ministerio de Hacienda, y no se evidenció otro documento de parte del Ministerio de Hacienda de la autorización del cambio de la ruta.

En el anexo de la AYUDA MEMORIA, de fecha 2 de junio de 2011, en los numerales 4 y 5 se describen técnicamente los cambios de los corredores:

En el numeral 4, el tema tratado fue el Estudio y se menciona que se desarrollaron los análisis de los aspectos socioambientales de las dos alternativas de trazado:

1. Alternativa Centro Histórico: Terminal de Soyapango – Boulevard del Ejército – Av. Independencia – Calle 1 – Av. España – Calle Rubén Darío – Av. Cervantes – Av. Independencia – Boulevard del Ejército.

2. Alternativa Juan Pablo II: Terminal de Soyapango – Boulevard del Ejército – Intersección Boulevard Venezuela – Intersección Avenida Independencia – Alameda Juan Pablo II – Calle 33 (Metrocentro) en dirección norte hasta la Plaza México - Prolongación Boulevard Tutunichapa sentido este – Calle Guadalupe sentido sur - retorno por la Alameda Juan Pablo II.

De estas alternativas se seleccionó la Alternativa Juan Pablo II, pues atendería los centros de atracción de viajes representados por la zona comercial de Metrocentro y las zonas institucionales de los hospitales cercanos al ISSS y del Centro Administrativo Nacional, y que dicho corredor resultaría con menores impactos sociales conforme lo presentado en el cuadro siguiente":

ASPECTO	Und.	Alternativa Centro Histórico	Alternativa Al. Juan Pablo II
Volumen de Pasajeros	Pax/hora	17,000	17,000
Cuadras con sección deficiente	Und.	8	0
Cuadras con problemas graves de ventas ambulantes	Und.	6	0
Vendedores ambulantes	Und.	450	0
Predios a adquirir (aprox.)	Und.	44	0
Edificaciones de interés cultural afectadas	Und.	14	0

En relación a la información presentada en este cuadro con relación a la Alternativa de la Alameda Juan Pablo II, es necesario considerar lo siguiente:

Cuadras con sección deficiente= 0, sin embargo, según Resolución No. 17150-725-2011 emitida por el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables, de los Términos de Referencia y anexos para la Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental para este proyecto, en el literal B. ANÁLISIS TÉCNICO, la descripción de las rutas, en las que en el sub literal I. Identifican 13 puntos críticos y sus afectaciones, describiéndolos específicamente para cada uno de ellos, ejemplos: "área insuficiente", "Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular".
Vendedores ambulantes = 0, sin embargo, el estudio menciona la existencia de comercios en la Juan Pablo II

Edificaciones de interés cultural afectadas = 0, sin embargo, el Parque Infantil y el Parque Centenario pertenecen a SECULTURA, y son considerados Patrimonio Cultural. (Árboles, el tren y el monumento a la Madre fueron destruidos).

En el numeral 5 exponen que "los estudios existentes desarrollados anteriormente por el VMT indican una necesidad de aproximadamente 15,000 m^2 para la implementación de la Terminal de Soyapango. Considerando que el Municipio de Soyapango es una zona densamente poblada, la única área libre que se ha identificado hasta este momento con condiciones adecuadas para la implementación de la terminal está localizada en el cruce del Boulevard del Ejército con la calle Rosario Sur. En esta área se encuentra un predio de 5,700 m^2 totalmente desocupado. Considerando que este predio no presenta las dimensiones requeridas por la terminal existirían dos alternativas para su ampliación: (a) analizar la posibilidad de construcción de la terminal en niveles; (b) verificar la posibilidad de ocupar una de las dos áreas contiguas al predio: - i) un área contigua de 12,430 m^2 en la que la municipalidad de Soyapango está iniciando la construcción de un parque público para recreación; o ii) un área contigua de 17,248 m^2 propiedad particular pero que se encuentra ocupada por 155 familias de bajos ingresos (Jardines del Boulevard)." Incluye otros puntos y finalmente es firmada la Ayuda Memoria por el Secretario Técnico de la Presidencia, el Vice Ministro de Transporte y la Jefa de Misión del BID.
Es de hacer notar que, aunque había un estudio de las alternativas, recomendaciones y diseño del proyecto, éste no fue tomado en cuenta, para el cambio de ruta, sólo consideraron lo contenido en la Ayuda Memoria, sin realizar otros tipos de estudios más completos. Además, las ventas ambulantes, están ubicadas en la calle y aceras, por lo que no hay que pagar derechos de vía, sino que, reubicarlos.

8) Verificamos que en la Resolución No. 17150-725-2011, del 22 de junio de 2011 emitida por el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables, se especifica que se tiene que elaborar un Estudio de Impacto Ambiental en el **Primer Tramo** del proyecto SITRAMSS. Adicionando los Términos de Referencia y anexos para la Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental para este proyecto, en el cual establece en el literal **B. ANÁLISIS TÉCNICO**, La descripción de las rutas, en las que en el **sub literall.** Identifican 13 puntos críticos y sus afectaciones, describiéndolos específicamente cada uno de ellos en algunos de los cuales presenta como descripción de la afectación: "- Alto movimiento de personas, vehículos particulares y de transporte público y de carga, - conflicto y congestionamiento vehicular..., - El ancho del puente podría resultar insuficiente. - congestionamiento vehicular y espacio insuficiente, - Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular, - Desarrollo de carril exclusivo, alto tráfico vehicular y de personas".

El Ministerio del Medio Ambiente, advirtió los puntos críticos de la ruta Alameda Juan Pablo II, los cuales no se tomaron en consideración para el cambio de ruta.

9) Verificamos que en la Resolución No. 17220-903-2011, del 27 julio de 2011 emitida por el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales, se especifica que se requiere elaborar un Estudio de Impacto Ambiental del **Segundo Tramo** del proyecto SITRAMSS. Adicionando los Términos de Referencia y anexos para la Elaboración

del Estudio de Impacto Ambiental para este proyecto, en el cual establece en el literal **B. ANÁLISIS TÉCNICO**, La descripción de las rutas, en el **sub literal a**. Identifican puntos críticos y sus afectaciones, describiéndolos específicamente cada uno de ellos en algunos de los cuales presenta como descripción de la afectación: **"Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular". "Ancho de la vía existente es insuficiente para el desarrollo del proyecto." "Dimensiones insuficientes del derivador existente donde se propone la incorporación al Boulevard Constitución, como carril exclusivo."**
El Ministerio del Medio Ambiente, advirtió de los puntos críticos de la ruta Alameda Juan Pablo II, los cuales no se tomaron en consideración para el cambio de ruta.

10) En la PARTE II de los Términos de Referencia del "Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS" de julio 2011, aparece la nueva ruta sobre la Alameda Juan Pablo II, como alternativa principal para el primer tramo, pero abarcando más calles, como la Calle Guadalupe y la zona del Hospital ISSS, para efectuar el retorno cerca de Metrocentro. En la realidad esto no quedó así, ya que no se ejecutó la construcción de este último tramo. Adicionalmente, no se encontró evidencia de la aprobación del Ministerio de Hacienda para el cambio de este tramo de ruta del proyecto.

    También aparece proyectado el segundo tramo, continuando sobre la Alameda Juan Pablo II, hasta empalmar y seguir sobre el Boulevard Constitución, y llegar al redondel de la Plaza de las Américas, dar vuelta sobre el mismo y retornar, el cual, a la fecha, no se ha construido.

11) Evidenciamos correo electrónico de fecha 10 enero de 2012, enviado por la empresa contratista al Licenciado. Supervisor y miembro de la Comisión, relacionado con los Sondeos Nos. 1 y 2, de la Terminal de Soyapango. En este correo se le da a conocer al Director General de Política y Planificación del VMT que en los sondeos del terreno de la Terminal de Soyapango, existe material de relleno, siendo de mala calidad, lo que afectaría la cimentación y en dos puntos de sondeo de la Juan Pablo II se presenta material inferior y material de relleno, a pesar de revisar, se siguió con el proyecto de la construcción de la Terminal en ese terreno y de la ruta sobre la Alameda Juan Pablo II.

12) En el Informe de Seguimiento IS 019 del 16 abril 2012 de la empresa Contratista al MOP-VMT, que corresponde al ESTUDIO SOCIAL, se confirma la existencia de ventas ambulantes en el tramo de la Alameda Juan Pablo II. Se presenta a continuación el **Apéndice III** del Estudio de Impacto Ambiental del SITRAMSS, en el que se destacan varios puntos:

    1. La mayoría de los entrevistados no usa transporte público.
    2. Confirman que, si existen puestos de vendedores y ambulantes, utilizando ambos lados de las calles.
    3. La mayoría de las personas del comercio formal e informal entrevistadas expresaron ver perjudicadas las actividades de comercialización de sus

productos con la implementación del proyecto. De 107 entrevistados 60 expresaron que serían perjudicados y 47 que serían beneficiados.

13) **En el ES-L1050 Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) – Sistema de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS), Primer Tramo de julio de 2011, realizado bajo el auspicio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).**

En este informe se identificaron contradicciones en los siguientes párrafos:

"...2.36 En el año 2003, luego de concluidos los trabajos del Plan Maestro de Transporte y la Organización del Transporte, y casi a la par con el anteproyecto del corredor seleccionado, se elaboró un estudio de Factibilidad técnico – económica de dos pares viales y diseño de medidas de implementación en el AMSS, que contemplaba la operación del corredor y mejoras operativas en la circulación de la red metropolitana de San Salvador. Aunque se demostró que no era factible la operación de los pares viales, el estudio incluyó recomendaciones de modernización de la red semafórica y algunas medidas operativas a modo de disminuir los niveles de congestionamiento de la red, lo cual vendría a apoyar también a mitigar los eventuales impactos que implicaría la reducción de capacidad al incorporar un carril exclusivo para la operación del sistema troncal."

"2.52 No obstante lo anterior, en los tramos de Área Central – Plaza Las Américas (Monumento a El Salvador del Mundo) y de Plaza Las Américas a Boulevard Venezuela, sobre las Alamedas Roosevelt y Manuel Enrique Araujo, respectivamente, se presentan las intervenciones de mayor cuantía, con importantes requerimientos de adquisiciones de derechos de vías y revisión de localización de las estaciones. Vale referir que, sobre la totalidad del eje, este trecho sería el área donde los requerimientos de espacio resultarían los más onerosos por el valor de los predios."

El estudio comprende dos alternativas: la alternativa 3a. SENTIDO DOBLE en la Alameda Juan Pablo II y la alternativa (descartada) 3b. PAR VIAL de tráfico, 1ª Calle Poniente y Rubén Darío, sólo una de las dos era par vial, SE RECOMENDÓ esta última alternativa 3b, en la que la ruta sería el uso del par vial, y todo el resto del documento comprende el desarrollo del proyecto sobre esta propuesta, por lo que estos párrafos no son congruentes con la realidad del estudio.
Si bien es cierto que el estudio sobre el Par Vial, contempla que se tendría que ver algún derecho de vía, la ventaja de sólo ocupar para este tipo de transporte, un carril de bajada en la Rubén Darío y otro de subida sobre la 1ª. Calle Poniente, era que en ambas calles los anchos de vía son mayores que los de la Juan Pablo II, además, se tendrían dos carriles para vehículos particulares, lo que facilitaría el tráfico particular, evitando las congestiones.

"...b) Alternativa por el Boulevard Juan Pablo II

".2.69 De otro lado, se destaca que esta alternativa tendría un recorrido mayor que la del Centro Histórico, de aproximadamente 0,7 Km. Sin embargo, no tienen necesidades de ampliación de la sección, ni está invadida por ventas ambulantes como en el caso de la alternativa del centro histórico."

Es de hacer notar que la Alameda Juan Pablo II, siempre ha tenido la presencia de ventas ambulantes, por lo que este párrafo no es apegado a la realidad.

"...Figura 2.16. "Volumen hora de pasajeros del transporte público (año 2003).
•La suma de ambos sentidos en el par vial es similar a la carga de pasajeros presente en la Av. Juan Pablo II.
•La demanda movilizada en el corredor de la Av. Juan Pablo II, además de atender a las operaciones de embarque y desembarque de ese corredor, tienen un comportamiento más de ruta diametral..."
Al ser la Alameda Juan Pablo II, una ruta diametral que sirve de entrada, salida y distribución a los diferentes puntos de San Salvador, es desfavorable limitar el tráfico de vehículos particulares con este proyecto, provocando fuertes congestionamientos vehiculares.

"...c) Comparación de Alternativas

2.72 Con base en la información aportada anteriormente para cada una de las alternativas, en la Tabla 2.3 se muestra la comparación de alternativas en cuanto a algunos parámetros técnicos y socioambientales. No obstante, como se indicó anteriormente, esta evaluación debe ser revisada y validada en el marco de los estudios de ingeniería de detalle que adelantará el Viceministerio de Transporte en conjunto con el FOSEP en el segundo semestre de 2011.

Tabla 2.3 Comparación Socioambiental de alternativas del Primer Tramo 1

ASPECTO	Und.	Centro Histórico	Alameda Juan Pablo II
Longitud	Km	--	Mayor 0,7
Volumen de Pasajeros	Pax/hora	17.000	17.000
Cuadras con sección deficiente	Und.	8	0
Cuadras con problemas graves de ventas ambulantes	Und.	6	0
Vendedores ambulantes	Und.	450	0
Predios adquirir (aprox)	Und.	40	0
Edificaciones de interés cultural afectadas	Und.	14	0

2.73 Como se puede observar la comparación indica que la alternativa por la alameda Juan Pablo II tiene ventajas ambientales y sociales que la hacen objeto de evaluación en los estudios de ingeniería de detalle. Por tal razón, se incluye dentro del análisis ambiental del presente IGAS que se realiza a continuación..."

Como se dijo anteriormente, en este cuadro la Alternativa de la Alameda Juan Pablo II, se contradice en lo siguiente:

Cuadras con sección deficiente= 0, según Resolución No. 17150-725-2011 del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales, de los Términos de Referencia y anexos para la Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental para este proyecto, en el literal B. ANÁLISIS TÉCNICO, la descripción de las rutas, en las que en el sub literal I. Identifican 13 puntos críticos y sus afectaciones, describiéndolos específicamente para cada uno de ellos, ejemplos: "área insuficiente", "Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular".
Vendedores ambulantes = 0, siempre han existido vendedores ambulantes en las dos intersecciones del Parque Infantil y la Juan Pablo II.

Edificaciones de interés cultural afectadas = 0, el Parque Infantil y el Parque Centenario pertenecen a SECULTURA, y son considerados Patrimonio Cultural. (Árboles, el tren, y monumento a la Madre fueron destruidos).

A partir de aquí se cambió el diseño.
"5.8 Impactos durante la etapa de Operación: El principal impacto positivo durante esta etapa es el mejoramiento de la calidad de vida de los 557,493 habitantes de las ciudades de San Salvador (316,090 hab.) y Soyapango (241,403 hab) por el cambio a un sistema BRT que ofrece mejores condiciones de seguridad, higiene, confort, además de los ahorros en tiempo y dinero por las mayores velocidades del sistema y por el pago único para desplazarse por las diferentes rutas del sistema siempre y cuando se esté dentro éste, respectivamente; en efecto, el arranque del primer tramo de la primera línea Oriente – Poniente del Sistema Integrado de Transporte atenderá a uno de los sectores con mayor concentración población de escasos recursos del área Metropolitana de San Salvador como lo es el Municipio Soyapango, facilitándole su principal destino de viaje hacia el área central de la ciudad, donde además se realizan la mayor parte de las operaciones de transbordo en conexión con el resto del sistema metropolitano de transporte. La reducción de tiempos de traslado permitirá a los usuarios realizar otras actividades sociales o de convivencia familiar, contribuyendo al mejoramiento de sus relaciones y calidad de vida; adicionalmente, se prevé que la prestación redundará significativamente en un aumento de la seguridad personal de los usuarios, actuando de manera contundente sobre uno de los principales problemas que aqueja hoy día la población Salvadoreña, en cuanto a la inseguridad presente en las unidades de transporte colectivo. Este impacto puede considerarse de magnitud alta, se extiende a toda la ciudadanía y tienen un efecto de largo plazo.

5.9 Igualmente la mejora en la calidad de vida se verá reflejada en la mayor disponibilidad de espacio público para los transeúntes, al poder contar con amplios

andenes a lo largo de los corredores intervenidos, que vendrán acompañados de mejores sistemas de iluminación, de paraderos y en general de mobiliario de espacio público. Este impacto puede considerarse de magnitud alta, se extiende a toda la ciudadanía y tienen un efecto de largo plazo..."

El estudio comprende dos alternativas: la alternativa 3a. SENTIDO DOBLE en la Alameda Juan Pablo II y la alternativa 3b. PAR VIAL de tráfico, 1ª Calle Poniente y Rubén Darío, sólo una de las dos era par vial, SE RECOMENDÓ esta última alternativa 3b, en la que la ruta sería el uso del par vial, y todo el resto del documento comprende el desarrollo del proyecto sobre esta propuesta, por lo que este párrafo no es congruente con la realidad del estudio.

Es preciso mencionar que en la Resolución No. 17150-725-2011 emitida por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, se identifican puntos críticos que inciden en la calidad de vida de los habitantes de San Salvador y Soyapango que tienen vehículo, debido al conflicto y congestionamiento vehicular, no sólo en esa ruta, sino en las aledañas, al tener que desviarlos buses y vehículos particulares, que transitan por la vía, ocasionando contaminación ambiental, y un aumento significativo de gases de efecto invernadero.

La Constitución de la República, del año 1983, (reformada mediante Decreto Ley N° 56 de 2000), en el artículo 117, establece:
"Es deber del Estado proteger los recursos naturales, así como la diversidad e integridad del medio ambiente, para garantizar el desarrollo sostenible".

El CONTRATO DE PRÉSTAMO No. 860/SF – ES, Resolución No. DE – 102/91, entre la REPÚBLICA DE EL SALVADOR y el BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, Programa de Preinversión, Tercera Etapa del 7 de abril de 1992, CAPÍTULO VI, Ejecución del Programa, establece:

"En la CLÁUSULA 6.02., Otras Condiciones de los Créditos.
En todos los créditos que otorgue el Organismo Ejecutor con cargo al Financiamiento, deberá incluir entre las condiciones que exija a cada beneficiario por lo menos las siguientes: (a) el compromiso del beneficiario de que los servicios que se financian con el crédito se utilizarán exclusivamente en la ejecución del respectivo estudio.

En la CLÁUSULA 6.11., Condiciones especiales para la ejecución del Programa, inciso (d):
El prestatario, por intermedio del Organismo ejecutor, realizará como parte de los estudios generales de pre–factibilidad y de factibilidad, de acuerdo con las normas legales reglamentarias nacionales y con los requisitos del Banco, las evaluaciones de impacto ambiental esenciales para implementar las medidas y realizar las inversiones necesarias con el fin de prevenir, mitigar y controlar los impactos ambientales negativos atribuibles a la ejecución u operación de los programas o proyectos de inversión resultantes de los estudios de Preinversión.

CAPITULO VI
Ejecución del Proyecto
(b) Toda modificación importante en los planes, especificaciones, calendario de inversiones, presupuestos, reglamentos y otros documentos que el Banco haya aprobado, así como todo cambio sustancial en el contrato o contratos de bienes y/o servicios que se costeen con los recursos destinados a la ejecución del proyecto o en las categorías de inversiones, requieren el consentimiento escrito del Banco.

En el **ANEXO A**
EL PROGRAMA
IV. Criterios de selección de estudios.
4.01 Todos los estudios deberán (a) ser compatibles con los planes y prioridades nacionales establecidas por el prestatario; (b) cumplir con los objetivos económicos y sociales de dichos planes; y (c) tener un propósito claro. **En los casos aplicables, de acuerdo con las normas legales y reglamentarias nacionales y con los procedimientos establecidos por el Banco**, los estudios deberán incluir una evaluación sobre el impacto ambiental de los programas o proyectos, que incluirá las medidas e inversiones necesarias para prevenir, controlar y mitigar impactos ambientales negativos, así como para mejorar la calidad del medio ambiente. En los casos aplicables, los estudios deberán incluir también, un análisis de los efectos que la ejecución del respectivo proyecto tendrá para el desarrollo de la mujer y, si procede, propuestas para que sean incorporadas como beneficiarias.

4.02 Para seleccionar los estudios de preinversión que vayan a ser financiados con recursos del programa, se aplicarán según corresponda, uno o más de los siguientes criterios:
(a) Para estudios generales deberá existir evidencia de su viabilidad técnica, social, ambiental y económica. Además, deberán estar identificadas las posibles aplicaciones de los resultados esperados del estudio propuesto. En el caso de los estudios generales que se financien con carácter no reembolsable, deberá existir, además, evidencia de que tales estudios generarían:
(i) Propuestas específicas de políticas o programas de inversión que beneficien directamente a grupos de población de bajos ingresos o a áreas económicamente deprimidas; o (ii) propuestas específicas de política, programas o acciones que promuevan el desarrollo y expansión del sector privado.

(b) Para estudios específicos:
(i) En los estudios de pre-factibilidad, el problema que pretende solucionarse debe estar explícitamente identificado, y de ser posible, deberán indicarse alternativas de solución. Deberán especificarse los beneficios esperados, los costos beneficiarios, impactos ambientales, institucionales y financieros, y otros aspectos pertinentes.
(ii) En los estudios de factibilidad, se deberá demostrar que el proyecto objeto del mismo es, por lo menos a nivel preliminar (pre-factibilidad); económicamente rentable; técnica y financieramente viable, con una evaluación completa de impacto ambiental; y que se han identificado adecuadamente todos los aspectos que requieran ser analizados con mayor profundidad.

(iii) En los diseños finales, se deberá demostrar que el proyecto es factible en sus aspectos técnicos, ambientales, financieros, institucionales y económicos mediante un estudio completo de factibilidad que incluirá una evaluación económica, incluida la evaluación de impacto ambiental del proyecto y análisis beneficio-costo o costo mínimo, cuando fuesen aplicables, que demuestre que la tasa interna de retorno económico, a precios de eficiencia, es al menos igual a la establecida por el Banco para la evaluación de proyectos y que representa la alternativa que maximiza el valor presente neto calculado a esa misma tasa."

La Resolución No. 17150-725-2011 del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales, Términos de Referencia y Anexos para la Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental del Primer Tramo del proyecto SITRAMSS, literal B. ANÁLISIS TÉCNICO sub literal I, establece:

"I. Se han identificado algunos puntos que pueden considerarse críticos y sus afectaciones se describen a continuación:

No.	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA AFECTACIÓN
TERMINAL	Avenida Rosario Sur, Soyapango	¿Existe espacio insuficiente para estacionamiento y maniobras, áreas administrativas, áreas de espera de pasajeros, etc. Y otros servicios?
P-1	Intersección de la Avenida Rosario Sur con el Bulevar del Ejército	¿Cómo será la incorporación desde y hacia la terminal de buses y bulevar del Ejército? Alto movimiento de personas, vehículos particulares y de transporte público y de carga (zona industrial y de alta densidad poblacional)
P-2	Intersección Bulevar del Ejército y acceso a Colonia Amatepec	Conflicto y congestionamiento vehicular; flujo de peatones y abordaje a las unidades BTR. Definir propuesta de solución.
P-3	Puente Eureka	El ancho del puente podría resultar ineficiente.
P-4	Intersección de la 50ª Avenida Norte y Bulevar del Ejército Nacional	Congestionamiento vehicular y espacio insuficiente, inmediato a taludes de MOLSA.
P-5	Paso a desnivel del Bulevar del Ejército hacia Bulevar Venezuela	Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular, solución a paso a desnivel
P-6	Paso línea férrea y Bulevar del Ejército	Espacio insuficiente para desarrollo de carril exclusivo.
P-7	Estación FENADESAL y acceso a la avenida independencia	Acceso de entrada y salida a las instalaciones
P-8	Reloj de Flores	Desarrollo de carril exclusivo, alto tráfico vehicular y de personas
P-9	Intercesión Avenida Independencia y Alameda Juan Pablo II	Desarrollo de carril exclusivo, alto tráfico vehicular, paso de peatones al carril central para abordaje del BRT ¿Propuestas de solución?
P-10	Intersección Calle Guadalupe y Alameda Juan Pablo II	Punto de coincidencia entre la ida y regreso, área insuficiente, alto tráfico vehicular.

P-11	Alameda Juan Pablo II, frente acceso de visitas al Hospital General del ISSS y pasarela peatonal	Espacio insuficiente, alto tráfico vehicular.
P-12	Intersección Alameda Juan Pablo II y 25ª Av. Norte, bajo paso a desnivel.	Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular.
P-13	Avenida Guadalupe, entre Bulevar Tutunichapa y Alameda Juan Pablo II	Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular

La Resolución No. 17220-903-2011 del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales, Términos de Referencia y Anexos para la Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental del Primer Tramo del proyecto SITRAMSS, literal B. ANÁLISIS TÉCNICO, sub literal a., establece:

"a. Conforme a lo observado en la inspección de campo realizada el día 08 de julio de 2011, se logró identificar algunos puntos que pueden considerarse críticos y que se describen a continuación.

No.	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN
1	Paso a desnivel en la intersección de la Alameda Juan Pablo II y bulevard de los Héroes	Espacio insuficiente y Alto tráfico vehicular
2	Alameda Juan Pablo II, frente a bodegas San Jorge	Ancho de la vía es insuficiente para el desarrollo del proyecto
3	Intersección Alameda Juan Pablo II y el Bulevard Constitución	Dimensiones insuficientes del derivador existente donde se propone la incorporación al Bulevard Constitución como carril exclusivo.

La Ley del Fondo Salvadoreño para estudios de Preinversión, en el Art. 3 establece: en su Art. 3; EL FOSEP TIENE POR OBJETO Y FUNCIONES; II. FUNCIONES; LITERAL b) "Contratar la prestación de Servicios Técnicos de Consultoría para actividades y/o estudios de Preinversión Financiados a organismos del Gobierno Central, con la conformidad del Beneficiario..."

La LEY ORGÁNICA DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA DEL ESTADO, Art. 87.-, establece:

"Para que se les confiera la autorización del Ministro de Hacienda para iniciar los trámites de las operaciones de crédito público, las entidades e instituciones del sector público, sujetas a las disposiciones generales de la presente Ley, deberán presentar la solicitud respectiva a la Dirección General de Inversión y Crédito Público, 2/ con toda la información referida al proyecto o proyectos de inversión a ejecutarse, así como la documentación e información financieras que sean requeridas para el análisis y los informes pertinentes y los compromisos financieros que del mismo se derivan para el Gobierno Central.
Art. 97 A.- La Dirección General de Inversión y Crédito Público efectuará evaluación técnica-económica correspondiente a las solicitudes de Preinversión e Inversión, basándose en los antecedentes y documentos de proyectos entregados por las respectivas Entidades e Instituciones del Sector Público sujetas a esta Ley, de conformidad con los requerimientos que dicha Dirección establezca."

La LEY DEL FONDO SALVADOREÑO PARA ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN, FOSEP, Capítulo IV, OPERACIONES Y MANEJO DE LOS RECURSOS, en su Artículo 26, establece:

"Para lograr su objetivo, el FOSEP utilizará sus recursos financiando el costo de actividades y estudios de Preinversión ya sean globales y/o específicos en los términos y condiciones que el Fondo determine, de la siguiente manera..."
"...b) Asignando recursos al Gobierno Central para financiar estudios y actividades de Preinversión. En este caso el Ministerio de Hacienda tomará las providencias presupuestarias y financieras necesarias, a fin de reintegrar al FOSEP el costo de tales estudios, en las condiciones que se fijen en cada caso..."

El Reglamento General del Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión, Capítulo I, Objeto y Finalidades en el Art. 2 establece:
"Los recursos del FOSEP, se destinarán a mejorar la disponibilidad y calidad de proyectos debidamente identificados, formulados y evaluados mediante el otorgamiento de financiamiento en forma adecuada y oportuna, a usuarios del sector público y privado, para la realización de estudios con firmas consultoras previamente calificadas y que por su monto no pueden ser financiados por aquéllos, a efecto de lograr las siguientes finalidades:

a) Facilitar los trámites de aprobación y negociación de los créditos internos o externos, requeridos para la ejecución de los proyectos estudiados que lo ameriten, en forma apropiada a las condiciones locales y a los requerimientos de las agencias financieras nacionales e internacionales;

b) Estimular a la empresa privada en la generación de un mayor número de oportunidades de inversión, permitiéndole decidir sin comprometer recursos cuantiosos, sobre la conveniencia o no de emprender determinadas inversiones, eliminando en lo posible el riesgo de fracasar en ellas;

c) Permitir la selección de los proyectos que mejor se adapten a los objetivos y metas de los planes de desarrollo del Estado, de mediano y largo plazo; y...."

El MANUAL TÉCNICO SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA DEL ESTADO, establece:

"VII. SUBSISTEMA DE INVERSIÓN Y CRÉDITO PÚBLICO, C. NORMAS, C.1 NORMAS GENERALES, 1. NORMA SOBRE EL PROCESO DE INVERSIÓN PÚBLICA,
Los proyectos elaborados en las diferentes etapas de la Preinversión, deberán obtener la opinión técnica del Ministerio de Hacienda y de aprobación de la Comisión Nacional de Inversión Pública (CONIP) para formar parte de los proyectos aptos para ejecutarse.
Las instituciones o entidades al formular sus proyectos de inversión pública, **deberán dar cumplimiento a lo establecido en la Ley del Medio Ambiente**, en lo correspondiente a la evaluación del impacto ambiental, la cual deberá someterse a la aprobación del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Las C.2 NORMAS ESPECÍFICAS en C.2.2 NORMAS PARA LA FASE DE INVERSIÓN establece:

"Esta fase incluye la formulación del diseño final y la ejecución propiamente de los proyectos siempre y cuando los estudios de la fase de Preinversión lo recomienden."

La deficiencia se debe a que el Viceministro de Transporte, el Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano, el Secretario Técnico de la Presidencia y el Supervisor del Estudio por parte del MOP y miembro de la Comisión de Seguimiento en FOSEP, tomaron decisiones sin considerar los documentos siguientes: Resoluciones emitidas por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Opinión Técnica y Autorización de Operación de Crédito emitida por el Ministerio de Hacienda, así como los aspectos definidos en el Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador. Adicionalmente, se dio el cambio de ruta de la Alternativa 3. Corredor Central, a la alternativa 1. Corredor Juan Pablo II, sin la realización de un estudio previo.

Esta situación ha generado la construcción de un proyecto en un espacio que es insuficiente para la circulación del transporte público y privado. Asimismo, la utilización de un solo carril para el transporte privado, ha ocasionado congestionamiento vehicular a todas las horas del día.

COMENTARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN.

El **señor Ex Secretario Técnico de la Presidencia mediante nota del 2 de diciembre de 2015**, manifiesta lo siguiente:

"a) Que en mi calidad de Secretario Técnico de la Presidencia no tengo ninguna responsabilidad administrativa ni técnica en la elaboración de estudios técnicos relacionados con el ramo de transporte ni en la definición o aprobación de criterios técnicos relacionados con proyectos y políticas de ese ámbito. Como Secretario Técnico de la Presidencia, mis labores principales consistían en asesorar al Presidente de la República en temas económicos y sociales que él me solicitara, ejecutar acciones que él me asignara, coordinar el Gabinete de Gestión Económico y Social.

b) Que en mi criterio únicamente se me relaciona en el numeral 6 del borrador de informe en el que se menciona que en la nota de fecha 8 de junio de 2011, enviada por el Director General de Política y Planificación del VMT al Gerente del FOSEP, remitió documento anexo AYUDA MEMORIA y en dicha nota dice que: "se da a conocer de las justificaciones técnicas que modificaron la solicitud de financiamiento del FOSEP a raíz de la visita de la misión del BID, donde se aprobaron por el Secretario Técnico de la Presidencia, el Viceministro de Transporte y la Jefe responsable de la Misión del BID, además en el numeral 6 del anexo de su nota, que se refiere a la "incongruencia o incumplimiento señala: "Este documento de cambio de ruta, se ejecutó después del proceso de

Autorización de Hacienda, sin que exista ningún otro documento de parte de Hacienda de la autorización de la Ruta".

c) Al respecto del punto anterior, y como la misma AYUDA MEMORIA que anexo indica, los objetivos de la Misión de Cierre del BID eran: 1) Analizar con las autoridades el avance relacionado a la instalación de la Unidad Ejecutora y contratación del estudio de preinversión; 2) Recopilar información para desarrollar la propuesta de desarrollo de la operación (POD) anexos y documentos de apoyo; 3) Analizar el esquema de ejecución y los aspectos operativos de la puesta en marcha del nuevo sistema; 4) Acordar los próximos pasos y compromisos para cumplir con la presentación a Directorio en la nueva fecha propuesta. En el maro de dichos objetivos se trató el tema del PRIMER CORREDOR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR (SITRAMSS) habiendo tenido como resultado, tal como lo indica la Ayuda a Memoria, que el primer tramo a ser financiado correspondería a la alternativa por la Alameda Juan Pablo II – Corredor Terminal Soyapango – Boulevard del Ejército – Intersección Boulevard Venezuela – Intersección Avenida Independencia – Alameda Juan Pablo II – Calle 33 (Metrocentro) en dirección norte hacia Plaza México- Prolongación Boulevard Tutunichapa sentido este – Calle Guadalupe sentido sur – Retorno por la Alameda Juan Pablo II. **De acuerdo con este resultado, los aspectos indicados son de carácter financiero, y no técnicos, ya que las definiciones y decisiones técnicas sobre el tema de las rutas no eran de la competencia del BID y mucho menos del suscrito**.

d) Asimismo, considero necesario aclararle que mi participación en la reunión con la Misión del BID, fue en la calidad que ostentaba en esa fecha, es decir como Secretario Técnico de la Presidencia de la República (encargado de la coordinación gubernamental con los organismos financieros internacionales) y como Gobernador de El Salvador ante el BID (representando los intereses del país ante ese organismo) y por lo tanto no tengo ninguna responsabilidad en cuanto al contenido de las discusiones técnicas entre el BID y el Viceministerio de Transporte Público. En este mismo sentido le informo que la elaboración de una ayuda memoria es un procedimiento normal que se acostumbra realizar de manera rutinaria cuando una Misión del BID o cualquier organismo internacional de financiamiento visita el país, independientemente de la operación o del tema del que se trate. Por ello, en mi entender, la ayuda memoria a la que hace referencia el borrador de informe no es un documento vinculante y por tanto en ningún momento puede sustituir cualquier otro procedimiento de autorización, aprobación o dictamen en el supuesto que se requiera con base a la Ley, para materializar el referido proyecto de inversión.

e) Tomando en consideración lo argumentado en el literal anterior, considero que el hecho de que el Director General de Política y Planificación del Viceministerio de Transporte, haya utilizado la Ayuda Memoria ante el FOSEP para justificar un cambio técnico relacionado con el SITRAMSS no es mi responsabilidad. Conviene aclara además en este punto que nunca tuve conocimiento ni se me informó de tal acción.

f) Con el propósito de colaborar con el trabajo que realiza la dirección que usted dirige, me permito anexar a la presente dos comunicaciones oficiales sostenidas entre el Viceministerio de Transporte y el Viceministerio de Hacienda: La primera, con fecha 4 de

febrero de 2001, en la cual el Viceministerio de Transporte le solicita al Ministerio de Hacienda la opinión técnica del proyecto denominado Estudio para la estructuración e ingeniería básica para la primera fase del sistema integrado de transporte del AMSS; y al segunda nota, con fecha 24 de febrero de 2011, en la cual el Ministerio de Hacienda a través del Viceministerio de Hacienda emite opinión técnica sobre la solicitud realizada por el Viceministerio de Transporte.

Mediante nota del 8 de diciembre de 2015, el señor Ministro de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, El Sr Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano, el señor Viceministro de Transporte y el Supervisor del Estudio por parte del MOP, manifiestan:
"Antes de expresar los argumentos para cada uno de los hallazgos, los suscritos consideramos necesario señalar que de conformidad al borrador de informe, el objetivo general es realizar examen especial del Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador, SITRAMSS, ejecutado por el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP), período del 27 de enero de 2011 al 25 de enero de 2013, con el objeto de verificar si se cumplió con la legislación y reglamentación aplicable, sin embargo, la mayoría de los argumentos señalados por el equipo auditor no establecen la normativa incumplida y por el contrario, constituyen apreciaciones que se basan en estudios anteriores y en lo realizado durante la ejecución del proyecto, **estando ambas etapas fuera del alcance del presente examen especial**.." (Anexo 1. Diagrama cronológico).

"HALLAZGO No.1
INCUMPLIMIENTO EN EL PROCESO DE ESTUDIO POR CAMBIO DEL DISEÑO ORIGINAL

De conformidad a lo expuesto en el borrador de informe, la deficiencia se debe a que el Viceministerio de Transporte, el Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano, el Secretario Técnico de la Presidencia y el Supervisor del Estudio por parte del MOP tomaron decisiones sin considerar los documentos siguientes:

- Resoluciones emitidas por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- Opinión Técnica y Autorización de Operación de Crédito emitida por el Ministerio de Hacienda, y
- Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador.

Adicionalmente los auditores señalan que se dio el cambio de ruta de la Alternativa 3. Corredor Central, a la alternativa 1. Corredor Juan Pablo II, sin la realización de un estudio previo.

Y que la construcción de la obra de la Alameda Juan Pablo II, se realizó en un espacio insuficiente, ocasionando conflicto en el flujo de peatones por la falta de aceras, así como alto congestionamiento vehicular, tanto en dicha Alameda, como en las calles aledañas

debido a la desviación del transporte colectivo y de vehículos particulares. Asimismo, han sido afectadas edificaciones de interés cultural.

Como también se puede advertir en los párrafos anteriores, la conclusión del equipo se refiere a una etapa previa del estudio y a un posterior referente a la ejecución del proyecto, las cuales se encuentran al margen del período y del estudio objeto del examen especial que nos ocupa.

Para iniciar el análisis del supuesto hallazgo, se debe hacer notar que desde su identificación, el equipo auditor inicia su error, debido a que el **único diseño original** y es el que ha sido ejecutado, es el resultado del "Estudio para la estructuración e ingeniería básica para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS)", financiado y que responde a los términos de referencia acordados y autorizados por la Junta Directiva del FOSEP; y no como lo manifiestan en el primer párrafo de este hallazgo al señalar que "no consideraron el diseño original del Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador" (2003). En apartados posteriores se analizará el alcance limitado del estudio del 2003 y se demostrará que su objetivo no es de ninguna forma presentar un diseño original, razón por la que no lo contiene.

Habiendo advertido una posible confusión de conceptos y el procedimiento del ciclo de vida de este proyecto de inversión pública, es preciso aclarar que tal como consta en la solicitud de opinión técnica del proyecto y autorización para iniciar el trámite de operación de crédito con el Fondo Salvadoreño para Estudio de Pre inversión FOSEP, los términos de referencia remitidos al Ministerio de Hacienda se realizaron con base a los resultados obtenidos de la consultoría denominada **"Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público"**, finalizada en el 2010, y no con base al estudio desactualizado del año 2003.

Aclarando lo anterior, procederemos a señalar las disposiciones supuestamente incumplidas que en el desarrollo del contenido de este hallazgo han sido mencionadas por el equipo auditor:

a) **Opinión técnica y autorización de Operación de Crédito emitida por el Ministerio de Hacienda**.

- **<u>Gestiones realizadas ante el Ministerio de Hacienda</u>**.

i) Nota referencia DUVMTNNG/MP-563/10 del 17 de diciembre de 2010 mediante la cual se solicitó opinión técnica para iniciar trámite de operación de crédito ante el Ministerio de Hacienda.

Al respecto, como puede observarse mediante esta correspondencia (Anexo 2) el suscrito Viceministerio de Transporte remitió los Términos de Referencia para la contratación del "Estudio para la Reestructuración e ingeniería básica para la primera fase del sistema integrado de transporte del AMSS", señalando puntualmente que los mismos han sido resultado de la consultoría denominada "Estrategia para la Planificación del Nuevo

Sistema de Transporte Público". Posteriormente, mediante nota de fecha 4 de febrero de 2011, se volvieron a remitir los términos de referencia, pero con las recomendaciones de la Dirección General de Inversión y Crédito Público, (Anexo 3), realizadas a través de correo electrónico del 13 de enero de 2011. (Anexo 4).

Como parte de las observaciones que realizó la Dirección General de Inversión y Crédito Público, se elaboró un perfil del proyecto y se reformularon los términos de referencia, documentos que de su lectura se concluye que en ningún momento se había seleccionado un par vial, tal como erróneamente lo afirma el equipo auditor.

ii) Nota DGI-167/2011 del 24 de febrero 2011 mediante la cual el Ministerio de Hacienda otorga opinión técnica y autorización de operación de crédito ante FOSEP (lo que significa otorgar elegibilidad para la realización del estudio solicitado por el MOPTVDU) e indica que **durante la ejecución del estudio** no podrán incorporarse modificaciones.

En la mencionada nota y habiendo superado las observaciones realizadas por la Dirección General de Inversión y Crédito Público, el Ministerio de Hacienda informa que se había "(...) revisado el perfil del proyecto, encontrando que su contenido cumple con los requisitos establecidos en la normativa vigente para tal fin (...)".
Señalando además que **durante la ejecución del estudio** no podrán incorporarse modificaciones que alteren el avance, costo **u otros términos contractuales** que afecten su ejecución, salvo excepción debidamente justificada presentada por escrito por el Titular de la Institución propietaria del proyecto al Ministerio de Hacienda, para la revisión del caso." (Lo resaltado y subrayado es propio).

Como bien lo indican los señores auditores, el Ministerio de Hacienda establece que **durante la ejecución del estudio** no podrán incorporarse modificaciones, sin embargo, especial mención merece, el momento especifico al que se refiere esta indicación, que es, como lo establece la nota de referencia, **durante la ejecución del estudio**, el cual inició a partir de la orden de inicio que fue emitida en noviembre de 2011, (Anexo 5). **Por lo que suponiendo sin afirmarlo que este Ministerio realizará algún tipo de cambio previo a esa fecha, no resulta prohibido y esto se debe a que, como será desarrollado en párrafos siguientes, el perfil y los términos de referencia revisados por el Ministerio de Hacienda y FOSEP ostentan la calidad de preliminares, tal como lo indica el artículo 13 del Reglamento Operativo del Programa Global de Preinversión III**, que indica: "a) El usuario del fondo (beneficiario) deberá presentar solicitud de financiamiento y dirigida al presidente del FOSEP acompañando a ella (i) **términos de referencia preliminares**(...)"

Asimismo, se debe analizar el tipo de modificaciones que se mencionan en dicha correspondencia. Según la nota, no se pueden incorporar modificaciones que alteren el alcance, costo u otros términos contractuales que afecten su ejecución. Al señalar "**u otros términos contractuales**", indica sin posibilidad de interpretación, que una vez el FOSEP firme contrato con el oferente adjudicatario que realizará el estudio, las condiciones contractuales bajo las cuales se regirá su ejecución no pueden modificarse, salvo excepciones. Siendo que legalmente los términos de referencia pueden ser modificados

por el propietario o a propuesta de los mismos oferentes, es lógico que cualquier cambio previo a la ejecución del estudio es permitido.

- **Gestiones realizadas ante FOSEP**

El 27 de mayo de 2011 el suscrito Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano como encargado del Despacho en esa fecha, remitió la solicitud (Anexo 6) de financiamiento para el "Estudio para la reestructuración e ingeniería básica para la primera fase del sistema integrado de transporte del AMSS", anexando entre otros los términos de referencia preliminares. Posteriormente, mediante nota GR-510/11 de fecha 31 de mayo de 2011, (Anexo 7), el FOSEP notificó que según acuerdo de Gerencia No. 06/11 se aprobó la elegibilidad de financiamiento del estudio.

Según nota del 8 de junio de 2011, (Anexo 8), los términos de referencia remitidos por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano fueron modificados en atención a los resultados del "Informe de Gestión Ambiental y Social" presentado en julio de 2011 por el equipo técnico del BID y a la resolución No.17150-725-2011 emitida por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales en la que se requería Estudio de Impacto Ambiental, cuyos términos de referencia debía incorporarse a los términos de referencia del estudio objeto de este examen especial.

De conformidad al artículo 13 del Reglamento Operativo del Programa Global de Preinversión III, que rige a FOSEP, el usuario del fondo deberá presentar solicitud de financiamiento dirigida al Presidente de FOSEP, adjuntando entre otros los siguientes documentos: "i) Términos de referencia preliminares; ii) Presupuesto estimado del costo del estudio; iii) Cronograma tentativo; iv) Antecedentes del proyecto (...)".

En ese sentido, no existe ninguna disposición legal que determine la prohibición de introducir cambios a los términos de referencia por ser estos preliminares, o realizar cambios antes de la ejecución del estudio tal como erróneamente afirma el equipo auditor, siendo que estos son **PRELIMINARES**.

Incluso, en etapas posteriores los términos de referencia al ser entregados a los concursantes, junto con las Bases de Concurso, pueden ser sujetos a modificación, siendo que, si las empresas emiten consultas, los cambios se introducen por el propietario mediante adendas. En ese sentido, en las ofertas técnicas, los concursantes pueden proponer adiciones, reducciones o modificaciones a los términos tendientes a mejorar el estudio. (Anexo 9. Bases para la presentación de ofertas técnicas y económicas para la selección de empresas consultoras, elaboradas según la normativa aplicable a FOSEP).

Por lo que de no existir disposición legal que prohíba modificación antes de la ejecución del estudio, la condición reportada por el equipo auditor carece de criterio, apartándose de lo dispuesto en las Normas de Auditoría Gubernamental, como será explicado más adelante. **En síntesis, en este aspecto se ha demostrado que no existe disposición legal que prohíba realizar cambios antes de la ejecución del estudio objeto de la auditoría y en consecuencia tampoco existe sanción para este hecho atípico, únicamente limita realizarlo durante su ejecución**.

b) Aspectos definidos en el Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador (2003)

De acuerdo al equipo auditor, este estudio "(...) es el único proyecto mediante el cual se han presentado exhaustivamente todas las calles del centro de San Salvador (...)" y que "No se presentaron documentalmente ningún otro estudio mediante el cual es hayan evaluado todas las calles del centro de San Salvador de igual magnitud que el Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar de Transporte Masivo del sistema integrado de San Salvador, y que recomiende la Juan Pablo II, y que haya sido realizado anteriormente al inicio del Estudio para la Estructuración e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS (SITRAMSS)".

Al respecto, el estudio realizado en el año 2003, por el Equipo Consultor brasileño TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes Ltda., a solicitud del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU), a través del Vice Ministerio de Transporte (VMT), únicamente definió los lineamientos conceptuales del modelo operativo del transporte colectivo en el eje Oriente/Poniente, en un tramo contemplado desde la terminal de Santa Lucía hasta Santa Tecla.

- **"Estrategia para la planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público" (2010)**

Considerando el año del estudio del 2003 y que este había retomado como base los datos de demanda generados en el estudio de **PLAMATRANS** del año 1995 (obviamente datos desactualizados), se financió a través del Convenio de Cooperación Técnica no Reembolsable N° ATN/NT-8044-ES la consultoría individual internacional N° CO 022/2010 denominada "**Estrategia para la planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público**" (Anexo 10), la cual determinó entre otras cosas que la propuesta diseñada en el 2003, presentaba condiciones de demanda y operación que no eran aplicables en el nuevo contexto en que se preveía implantar el proyecto (Anexo 11. Ver páginas 21 a 23 del Informe 2 Propuesta del Estudio de la Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público), recomendando que en posteriores estudios se considerara el impacto del tránsito y las medidas convenientes para su mitigación tanto en las etapas de construcción y operación del corredor, con la utilización de herramientas de microsimulación de tránsito que evalúen las medidas a sugerir. **Es decir que el Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo de Sistema Integrado de San Salvador (2003), carece de un estudio de impacto ambiental a detalle que contemple programas de manejo ambiental y que determinen una verdadera factibilidad del proyecto listo para construir. Aspectos que si fueron contemplados en el estudio financiado por FOSEP objeto de este examen especial**.

- **Informe de Gestión Ambiental y Social (2011)**.

Tomando en cuenta las recomendaciones de la consultoría "Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público", el Banco Interamericano de Desarrollo financió un estudio de cooperación técnica cuyo resultado fue el Informe de

Gestión Ambiental y Social presentado en julio de 2'011. Este informe contempló en el apartado 3 un análisis de alternativas para el primer tramo (pág 21) en el que se hace un análisis socioambiental, de costos, riesgos de las diferentes alternativas, el cual concluye entre otras cosas que "Como se puede observar la comparación indica que la alternativa por la Alameda Juan Pablo II tiene ventajas ambientales y sociales que la hacen objeto de evaluación en los estudios de ingeniería de detalle. Por tal razón, se incluye dentro del análisis ambiental del presente IGAS que se realizará a continuación".
Tomando en cuenta lo mencionado en este apartado, no es cierto la afirmación del equipo auditor en la que señala que "No se presentaron documentalmente ningún otro estudio (...)", debido a que en nota del 29 de julio de 2015 se les remitió el Informe de Gestión Ambiental y Social (2011), y en nota referencia DUVMTNNG/MP-563/10 del 17 de diciembre del 2010 se menciona que los términos de referencia que se remitían eran resultado de la "Estrategia para la planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público" (2010), razón por la que debió ser solicitado por ese equipo en su etapa de recopilación de información.

Lo que ha ocurrido en este caso señora Directora, es que el equipo auditor sin mayor argumentación, ha descartado las conclusiones y recomendaciones del Informe de Gestión Ambiental y Social (2011); y a pesar de tener conocimiento de la consultoría "Estrategia para la planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público", esta no fue solicitada para su respectiva consideración.

c) Resoluciones No. 17150-725-2011 del 22 de junio de 2011 y No. 17220-903-2011 del 27 de julio de 2011 ambas emitidas por el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables.

Según el informe, en la primera resolución se especifica que "se tiene que elaborar un Estudio de Impacto Ambiental en el Primer Tramo del proyecto SITRAMSS. Adicionando los Términos de Referencia y anexos para la Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental para este proyecto, en el cual establece en la letra B. Análisis Técnico, la descripción de las rutas, en las que en el sub literal I. Identifican 13 puntos críticos y sus afectaciones, describiéndolos específicamente cada uno de ellos en algunos delos cuales presenta como descripción de la afectación "Alto congestionamiento vehicular..., - El ancho del puente podría resultar insuficiente. – Congestionamiento vehicular y espacio insuficiente. – Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular, - Desarrollo de carril exclusivo, alto tráfico vehicular y de personas".

Agregan que según la otra resolución los puntos críticos y sus afectaciones para el segundo tramo fueron identificados por el MARN como "Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular". "Ancho de la vía existente es insuficiente para el desarrollo del proyecto." "Dimensiones insuficientes del derivador existente donde se propone la incorporación al Boulevard Constitución, como carril exclusivo".

Al respecto, se debe aclarar que como en todos los casos para obtención de permisos, esta institución se sometió al procedimiento determinado por la Ley del Medio Ambiente en el Art. 22, surgiendo en el mismo una serie de resoluciones en las cuales los funcionarios del referido ministerio expresaron sus cuestionamientos, **los cuales**

oportunamente fueron contestados y subsanados, habiendo logrado obtener el permiso ambiental del "Sistema Integrado de Transporte para el Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS), primer tramo, mediante resolución MARN – No – 17150 – 523 – 2013 de fecha 4 de junio del 2013. (Anexo 12).

Para mayor detalle se describe a continuación el procedimiento realizado:

i. El MOPTVDU completó el Formulario Ambiental.
ii. Se presentó el Formulario Ambiental para la categorización del proyecto.
iii. MARN emitió resolución de requerimiento de estudio de impacto ambiental (EIA) y anexa TDR – Resoluciones No. 17150-725-2011 del 22 de junio de 2011.
iv. MOPTVDU elaboró el EIA que incluye los programas de manejo ambiental para la etapa de construcción y operación.
v. El EIA fue sometido para análisis de verificación al cumplimiento de los términos de referencia del MARN.
vi. MARN sometió a consulta pública el EIA en las alcaldías vinculadas al proyecto y en el mismo ministerio.
vii. Resultados de la consulta pública de la población, pondera las observaciones.
viii. MARN emitió las observaciones al estudio.
ix. MOPTVDU subsanó las observaciones.
x. El MARN emitió un requerimiento de fianza ambiental que respalde la ejecución de las medidas ambientales.
xi. MOPTVDU contrató la fianza y la ingresó al MARN.
xii. MARN emitió finalmente la resolución de permiso ambiental de ubicación y construcción – No 17150-523-2011 del 4 de junio de 2013.

Lo anterior demuestra que la administración pública (MARN) emitió una serie de actos administrativos de trámite (observaciones), (Anexo 13. Estos actos tienen como objeto "(...) advertir, informar o avisar a los administrados que han incurrido en errores u omisiones, con la finalidad de que tales imperfecciones, si su naturaleza lo permite, puedan ser subsanadas." Sentencia Ref. 67-2007 emitida por la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Corte Suprema de Justicia a las catorce horas veintiún minutos del catorce de junio de dos mil diez.), tal como hace la Corte de Cuentas en sus procesos de auditoría; en ese sentido, para que esa Corte pueda emitir conclusiones, deben referirse a los actos administrativos definitivos, siendo que estos son los únicos que permiten determinar si una situación concreta, solicitud o un estudio, cumple o no con la normativa aplicable.

En virtud de lo anterior, el estudio objeto de este examen especial si ha cumplido con la normativa ambiental, por haber obtenido el permiso emitido por el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables, secretaría de Estado que de conformidad al Art. 45-A del Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo es la única competente para ejercer la dirección, control, fiscalización, promoción y desarrollo en materia de medio ambiente y recursos naturales.

Con relación a la resolución No. 17220-903-2011 del 27 de julio de 2011, no se realizará ningún comentario porque hace referencia al Tramo II, el cual a la fecha no se ha ejecutado.

d) Artículo 117 de la Constitución de la República.

De conformidad a esta disposición constitucional "Es deber del Estado proteger los recursos naturales, así como la diversidad e integridad del medio ambiente, para garantizar el desarrollo sostenible."

Al respecto, esto norma ha sido únicamente citada en el informe, debiendo entender que a criterio del equipo auditor ha sido incumplida, no obstante, la Corte de Cuentas debe comprender que, en el marco del Estado de derecho, se deben respetar las competencias de la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, **única instancia** competente para determinar si el estudio se encuentra en contraposición de una norma constitucional.

a) Otra normativa únicamente citada en el Borrador de Informe

- Contrato de préstamo No. 860/SF-ES Resolución No. DE-102/91 entre la República de El Salvador y el Banco Interamericano de Desarrollo, Programa de Preinversión, tercera etapa del 7 de abril de 1002, capítulo VI, Ejecución del Programa.
- Letra b) del Art. 26 de la Ley del Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión, FOSEP.
- Letra a), b) y c) del Art. 2 de Reglamento General del Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión.
- Art. 87 de la Ley Orgánica de Administración Financiera del Estado.
- Art. 97-A de la Ley Orgánica de Administración Financiera del Estado.
- Art. 146 del Reglamento de la Ley Orgánica de Administración Financiera del Estado.
- Letra c) del Art. 183 del Reglamento de la Ley Orgánica de Administración Financiera del Estado.
- Manual técnico del Sistema de Administración Financiera de Estado, VII, Subsistema de inversión y crédito público, C. Normas, C.1. Normas Generales, 1. Norma sobre el proceso de inversión pública.
- C.2. Normas específicas en C. 2.2. Normas para ña fase de inversión.

En el contenido del Borrador de Informe el equipo auditor cita todas las anteriores disposiciones legales, pero no las relaciona con el supuesto hallazgo, situación que vulnera nuestro derecho de defensa, siendo que no tenemos los elementos precisos que debemos desvirtuar a fin de sostener la legitimidad de nuestros actos, por lo que sería irresponsable emitir argumentos con base a meras suposiciones o inferencias.

En razón de los comentarios realizados para cada uno de los documentos y las disposiciones legales citadas por el equipo auditor para fundamentar el supuesto hallazgo, y habiendo demostrado que todos han sido respetados y en otros casos no resultan

aplicables al estudio objeto del examen especial, de mantener este hallazgo en el informe final, ese equipo auditor no garantizaría el debido proceso y en consecuencia todas las garantías procesales y principios del derecho penal aplicables en el Derecho Administrativo Sancionador contenidos en la Constitución de la República que este implica, (Anexo 14. Los autores de derecho administrativo y la jurisprudencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo, coinciden en afirmar que al Derecho Sancionador Administrativo son extensibles, en principio, las técnicas del Derecho Penal, en otras palabras, el acto sancionador administrativo debe regirse en lo fundamental por los principios penales.), dentro de las cuales destacan las garantías de legalidad, tipicidad, antijuricidad y culpabilidad.

"Atendiendo a estos principios debe analizarse lo que constituye la causa de la sanción: la infracción y aparece que sus elementos esenciales son: 1- Una acción u omisión: el comportamiento positivo u omisivo del administrado vulnera un mandato o una prohibición contenido en la norma administrativa; 2) La sanción: para que este comportamiento sea constitutivo de infracción es necesario, que el ordenamiento legal reserve para el mismo una reacción de carácter represivo una sanción; 3- La Tipicidad: El comportamiento del infractor, así como la sanción prevista para el mismo, deben aparecer descritos con suficiente precisión en una norma con rango de ley. 4- La culpabilidad: En todo ordenamiento sancionador rige el criterio de que la responsabilidad puede ser exigida solo si en el comportamiento del agente se aprecia la existencia de dolo o culpa." (Líneas Jurisprudenciales de la Sala de lo Contencioso Administrativo Año 1995-1998).

En ese orden de ideas y en relación a los supuestos incumplimientos que se le atribuyen a la administración en el borrador de informe, se comprueba que este carece de la acción u omisión mediante la cual se ha vulnerado un mandato o una prohibición contenido en una norma administrativa; en consecuencia, sería imposible mantener el hallazgo....."

El señor Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano expone:

"..En primera instancia manifestarle, que respecto del informe de examen especial que esa Dirección de Auditoría Cinco ha practicado al estudio inicialmente referido, no he desempeñado ningún cargo funcional ni operativo que me vincule al mismo, ya que durante dicho período me encontraba nombrado como Viceministro de Obras Públicas, únicamente referido al año 2011 y no durante el período que se menciona, es decir, del 27 de enero de 2011 al 25 de enero de 2013, pues de 01 de junio de 2011 a junio de 2013, me desempeñé como titular del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano, tal y como lo demuestro con el referido nombramiento.

De igual manera bajo ninguna apreciación resultante del examen especial, he tenido participación que contractualmente hablando derive en alguna responsabilidad, pues como muy bien lo sabrá, el Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema integrado de Transporte (SITRAMSS), su ente financiador ha sido, el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP), y su ente ejecutor, el Viceministerio de Transporte, por lo que el hallazgo N° 1, con el que se me relaciona, referido al "Incumplimiento en el proceso de Estudio, por cambio de diseño original", debería estar vinculado y exigido exclusivamente a las partes contractualmente

requirentes e involucradas, para el caso, entre el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP) y Viceministerio de Transporte, en las calidades antes mencionadas, por lo que por simple deducción se establece que, no he tenido ninguna toma de decisión ni participación respecto de ninguna de las opciones que se mencionan en le hallazgo y menos relacionadas al cambio de diseño original del Estudio de Viabilidad y Diseño preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador.

Adicionalmente a lo antes expresado comentarle, que tampoco he formado parte como miembro del Comité Técnico de Seguimiento, ya que éste está integrado por la Técnico para la conformación de Comité de Seguimiento, CTS y el Supervisor del Estudio, en representación del propietario del proyecto.

Dentro de los comentarios y argumentos preliminares generados por la administración, puede notarse que preliminarmente responden el señor titular de Obras Públicas, el señor Viceministro de Transporte y el Supervisor del Estudio por parte del MOP, ello es así, porque como ya antes manifesté, existe un ente financiador, FOSEP y un ente ejecutor VMT, que dicho sea de paso es el responsable de la tramitología de todos los permisos relacionados al estudio-proyecto.

Resulta oportuno aclarar a esa Dirección de Auditoría, que mi intervención obedeció única y exclusivamente a la suscripción de notas de fecha 17 de mayo de 2011, encaminadas a hacer del conocimiento del Presidente del Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP), "...." de la designación de los conformantes del Comité de Seguimiento del estudio "Implantación del Modelo de Recaudación para el Sistema de Transporte Público del Área Metropolitana de San Salvador" y de la solicitud para la elaboración de dicho estudio, vale decir, que tal petición obedece a notificación que hace el señor Viceministro de Transporte, en nota ref. DVMTNNG/MP-153/10, mismas que para efectos de evidencia se adjuntan.

Aunado al párrafo que antecede, dejar por establecido que mi intervención, fue única y exclusivamente como encargado ad-honorem del despacho ministerial, durante el período comprendido del 14 al 21 de mayo de 2011, en atención a acuerdo ejecutivo número 255, emitido por el señor presidente de la República, "..." a raíz de la misión oficial del titular del ramo de obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano y en atención a lo que se establece en los arts. 159 y 162 de la Constitución de la República y 28 del Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo.

Que atendiendo al principio de legalidad de la administración pública dispuesto en el art. 86 de la Constitución de la República, "**Los funcionarios del Gobierno son delegados del pueblo y no tienen más facultades que las señaladas en la ley**". En este orden de ideas, una de las consecuencias del principio de legalidad, es que los actos de alcance individual dictados por la administración, no pueden contradecir ni hallarse en oposición con ninguna ley formal ni con ningún reglamento, sino que deben de sujetarse y fundamentarse precisamente en ellos, por lo cual todas sus actuaciones han de presentarse necesariamente como ejercicio de un poder atribuido previamente por ley, la que delimita y otorga fuerza vinculante a los actos administrativos.

Por último, comentarle que con mi intervención ad-honorem como encargado del despacho ministerial, no se ha visto violentada norma alguna ni de manera reglamentaria y menos constitucional, pues no estoy presente dentro de los casos que prescribe el art. 183 de la Ley Orgánica de la Administración Financiera del Estado, al no haber tenido participación alguna en el financiamiento a proyectos que tengan que ver con el Subsistema de Inversión y Crédito Público.

Expresando mi total confianza en que los argumentos expuestos, han sido lo suficientemente ilustrativos y convincentes para demostrar que mi intervención obedeció por acuerdo ejecutivo al encargo del despacho ministerial, no existiendo ningún otro vínculo que me refiera al hallazgo con el que se me relaciona, quedando evidenciado que mi actuación, siempre estuvo limitada y en apego a la ley, solicitando por ello con todo respeto a esa Dirección de Auditoría, que en el Informe Definitivo que haya de pronunciarse, se disponga que nunca tuve vinculación respecto del Informe de borrador de Examen Especial al Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fases del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS), ejecutado por el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP), durante el período del 27 de enero de 2011 al 25 de enero de 2013, y por ende me exonere de cualquier responsabilidad relacionada con mi actuación durante los escasos ocho días que fungí como encargado del despacho ad-honorem.

No omito manifestarle que por cuestiones meramente formales u porque así he sido notificado por esa Dirección de Auditoría, me he pronunciado de manera conjunta bajo los mismos argumentos que los demás servidores públicos, conforme se dispone en el art. 33 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, sin que ello desmerite los comentarios y petición que hago mediante el presente escrito.
Adjunto acuerdos de nombramiento y encargo de despacho..."

Mediante nota de fecha 15 de marzo de 2016 el **Ministro de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano,** manifiesta lo siguiente:
"De conformidad a lo expuesto en el borrador de informe, la deficiencia se debe a que el Viceministro de Transporte, el Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano, El Secretario Técnico de la Presidencia y el Supervisor del Estudio por parte del MOP tomaron decisiones sin considerar los documentos siguientes:

- Resoluciones emitidas por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- Opinión Técnica y Autorización de Operación de Crédito emitida por el Ministerio de Hacienda, y
- Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador.

Adicionalmente los auditores señalan que se dio el cambio de ruta de la Alternativa 3. Corredor Central, a la alternativa 1. Corredor Juan Pablo II, sin la realización de un estudio previo.

Y que la construcción de la obra en la Alameda Juan Pablo II, se realizó en un espacio insuficiente, ocasionando conflicto en el flujo de peatones por la falta de aceras, así como alto congestionamiento vehicular, tanto en dicha Alameda, como en las calles aledañas debido a la desviación del transporte colectivo y de vehículos particulares. Asimismo, han sido afectadas edificaciones de interés cultural.

De las afirmaciones anteriores se observa que los argumentos principales para sostener el hallazgo son: i) El supuesto cambio del diseño original sin contar con la autorización del Ministerio de Hacienda y sin haber realizado estudios previos para tomar esa decisión; y ii) Que la alternativa ejecutada afectó edificaciones de interés cultural.

Seguros de poder demostrar el error de dichas observaciones, a continuación, detallamos de manera concisa para la fácil comprensión de los señores auditores, las gestiones realizadas y los documentos que respaldan cada una de nuestras actuaciones.

i) Supuesto cambio de diseño original sin contar con la autorización del Ministerio de Hacienda y sin haber realizado estudios previos para tomar esa decisión.

a) Al respecto, se debe mencionar que reconociendo la existencia de estudios del sector transporte pero que estos fueron realizados en el VMT desde hace 15 años, en el año 2010, el BID financió a través de una Cooperación Técnica No Reembolsable N° ATN/NT-8044-ES la consultoría denominada "Estrategia para la planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público", desarrollada en agosto – diciembre del mismo año.

Este estudio determinó y recomendó que "(...) en la propuesta diseñada en el 2003 presentaba condiciones de demanda y operación que no eran aplicables en el nuevo contexto, en el que se preveía implantar el proyecto, y recomendó que en posteriores estudios se considerara el impacto del tránsito y las medidas convenientes para su mitigación tanto en las etapas de construcción y operación del corredor, con la utilización de herramientas de micro simulación de tránsito que evalúen las medidas a sugerir(...)"
Es decir que el Estudio de viabilidad del Eje Principal de Transporte Masivo de Sistema Integrado de San Salvador (2003), carece de un estudio de impacto ambiental a detalle que desarrolle los programas de manejo ambiental y que determinen una verdadera factibilidad del proyecto listo para construir. Aspectos que si fueron contemplados en el estudio financiado por FOSEP objeto de este examen especial.

b) Con base a dicho estudio y para iniciar con el proceso de financiamiento del diseño del SITRAMSS, el 17 de diciembre de 2010 el VMT remitió al Ministerio de Hacienda la solicitud de opinión técnica del proyecto y autorización para iniciar el trámite de operación de crédito con FOSEP para el estudio de pre-inversión, adjuntando términos de referencia preliminares y perfiles del proyecto.

c) Simultáneamente a las gestiones para la obtención del financiamiento, considerando que delegados del BID habían tomado la decisión de presentar la operación de préstamo del Programa al Directorio del Banco en noviembre de 2010, como una evaluación adicional, el BID elaboró TDR para desarrollar un Análisis Social y Ambiental y Rápido (ASA) del Programa, con el que se identificó los principales impactos y riesgos asociados a dicha operación, las políticas del Banco que se activan y las correspondientes medidas de mitigación requeridas para cumplir con dichas políticas, en el que se incluyó como producto el **Informe de Gestión Ambiental y Social, que debía ser presentado a más tardar el dos de mayo de 2011**.

De acuerdo a estos términos de referencia, en febrero del 2011 se contrató con el señor Mauricio Bayona la "Consultoría de Apoyo para la Elaboración del Análisis Ambiental del Programa". (Anexo 1: Se adjuntan términos de referencia).

d) Habiendo obtenido la autorización del Ministerio de Hacienda, el 27 de mayo del 2011 se remite la solicitud de financiamiento al FOSEP. En su nota el Ministerio de Hacienda expresa que no se podrán hacer cambios durante la ejecución del estudio, entendiendo sin posibilidad a equivocarnos, que el momento a partir del cual ya no se pueden realizar cambios sin contar con autorización previa, es una vez se inicie el estudio financiado, es decir el Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador. Sin embargo, el supuesto cambio realizado por la administración

e) El 2 de mayo del 2011, el consultor "...."hace entrega del informe de Gestión Ambiental y Social preliminar donde contempla el análisis de las alternativas con el análisis socio ambiental. (Anexo 2: Este documento demuestra la existencia de un estudio que permitió incorporar en los TDR del diseño del SITRAMSS el Corredor Juan Pablo II, como una alternativa sugerida pero sujeta a evaluación.). Este informe fue alojado en la web a través del siguiente link:
https://www.dropbox.com/s/mep7wxx2pmuolxr/ES%20IGAS%20El%20Salvador%20mayo%2030%20de%202011A.docx?dl=0

f) El 31 de mayo del 2011, el Fondo Salvadoreño de Estudios de Pre inversión comunica al VMT la elegibilidad de financiamiento para el "Estudio para la estructuración r ingeniería básica para la primera fase del sistema integrado de transporte del AMSS".

g) El 2 de junio 2011, se realiza la ayuda de memoria de la Misión del BID.

h) Con base en el informe de Gestión Ambiental y Social preliminar en el que el consultor "..." contempla el análisis de las alternativas con el análisis socio ambiental, el 8 de junio de 2011, el Director de Política y Planificación del VMT notifica a FOSEP sobre el cambio de los TDR para ampliarlos en el sentido de incorporar la alternativa de ejecución sobre la Alameda Juan Pablo II.

i) El informe de IGAS es finalizado el 23 junio 2011, tal como lo confirma la Jefa de Operaciones del BID. (Anexo 3: Correo electrónico mediante el cual la Jefa de Operaciones del BID manifiesta que el contrato para dicha consultoría tuvo como plazo desde el 23 de febrero hasta el 23 de junio de 2011). El informe del IGAS concluyó y sugirió lo siguiente: como se puede observar la comparación indica que la alternativa por la Alameda Juan Pablo II tiene ventajas ambientales y sociales que la hacen objeto de evaluación en los estudios de ingeniería a detalle:

Comparación Socioambiental de alternativa del Primer Tramo I

ASPECTO	Und.	Centro Histórico	Alameda Juan Pablo II
Longitud	Km	--	Mayor 0.7
Volumen de Pasajeros	Pax/hora	17.000	17.000
Cuadras con sección deficiente	Und.	8	0
Cuadras con problemas graves de ventas ambulantes	Und.	6	0
Vendedores ambulantes	Und.	450	0
Predios a adquirir	Und.	40	0
Edificaciones de Interés Cultural afectadas	Und.	14	0

En relación a la alternativa de trazado por la 1° calle poniente y la calle Rubén Darío este informe concluía lo siguiente en la página 85 y 86:

4.53 Uno de los principales problemas sociales de la ciudad de San Salvador y en general de las ciudades que conforman el Área Metropolitana, es la presencia de ventas ambulantes. En San Salvador, hay dos calles en las que prevé la operación en par vial del corredor del BRT, que comprometen significativamente la operación del sistema toda vez que los peatones circulan anárquicamente sobre la calzada y que un único carril efectivo de circulación para los vehículos. Particularmente, en la calle Rubén Darío es en la que se evidencia el mayor conflicto entre las ventas ambulantes, peatones y vehículos. Un recorrido hecho a estas calles permitió detectar lo siguiente:

- 1ra Calle Poniente: Sobre la 1ra Calle se observó que su inicio en el casco central cuenta en 5 cuadras con 2 carriles de circulación en único sentido hacia el poniente. A partir de la 23 Av., se ensancha a 3 carriles de circulación. La sección en buena parte del tramo presenta bancadas (aceras) de aproximadamente 2.50 metros y de calzada entre 8 y 9 metros, con ello se ubican carriles de hasta 4.20 de ancho.

  Se ubicaron algunos inmuebles con posible valor patrimonial que reducen la sección de la acera.

- Calle Arce: En la calle Arce se observó que ya está cerrada peatonalmente una cuadra frente al ISSS (Seguro Social) entre la 25 y 23 Avenidas (Hospital Rosales e ISSS). Esta calle cuenta con una amplia sección que facilitaría la operación del corredor en ambos sentidos en una calle única con la posibilidad de adelantamiento sobre la misma calle. No obstante, la calle se angosta entre las calles entre la 1ra Av. Norte y la 2da Av. Norte (esta última cuadra en la parte posterior de la Catedral de San Salvador) en donde ya la calle ha sido totalmente copada por un mercado de ventas ambulantes que se ha consolidado con estructuras.

El tramo comprendido entre la 2da Avenida Norte (una cuadra al Oeste de la Av. España) y 9na Av. (4 cuadras) ha sido totalmente inutilizado para el tránsito vehicular por la ubicación de un área de mercado totalmente techada. Es de destacar que por la textura con adoquines de la calzada observada en este tramo, se presume que en el pasado funcionó como área peatonal, o al menos de tránsito vehicular restringido. Asimismo, otras tres cuadras al oeste del referido tramo ya se encuentran parcialmente también ocupadas por las ventas ambulantes, aunque sólo en los extremos de la calzada, dejando espacio sólo en las aceras para el acceso a los locales que allí se ubican.

A medida que se continúa hacia el poniente de la Calle Arce se reduce la cantidad de quioscos ambulantes. Así en el tramo entre la 11va Av. Y la 23 Av. (7 cuadras) se ubican muy pocos establecimientos de ventas ambulantes y una sección de hasta 5 carriles de circulación en un único sentido (hacia el poniente). Vale referir que en ese tramo se ubican varios predios de la Universidad Tecnológica de El Salvador que en buena medida han protegido el espacio evitando la ubicación de las ventas ambulantes por medio del cerramiento de aceras con rejas y la colocación de maceteros u otros obstáculos de gran dimensión.

(Anexan fotografía en blanco y negro)

- Calle Rubén Darío: sobre la calle Rubén Darío, pese a contar con 3 carriles de circulación en casi toda su extensión, se observó que entre las Avenidas 13(parque Simón Bolívar) y 1ra Av. (Palacio Nacional), 6 cuadras en total, se han instalado ventas ambulantes sobre aceras y la propia calle, con lo cual los peatones deben de circular sobre la calzada. Efectivamente esta calle sólo cuenta con un único carril de circulación por los momentos.

  Se contabilizó un promedio de estacionamientos por acera, en la banca Sur incluso en doble fila. Con ello, se estima un máximo de 75 establecimientos por cuadra, que al referirlo a las 6 cuadras en los que se ubican, resultarían en aproximadamente 450 locales eventualmente a ser afectados en caso de requerirse su reubicación.

  Además, en la página 101 se realiza el análisis de los principales impactos socio ambiental Y en romano V. Potenciales impactos socio ambiental apartado A. Análisis de Impacto, numeral 5.5 concluía lo siguiente:

  Con respecto a los impactos socio económicos generados, existen dos escenarios: (i) El primero si se adopta la alternativa de ruta por la Alameda Juan Pablo II en la cual

no se requiera la adquisición de predios, pues la sección de la vía es bien amplia, por esta misma razón, no se afectan ventas ambulantes fijas, por lo tanto, el impacto es mínimo. (ii) El segundo escenario, es el de la alternativa por el Centro Histórico, la cual genera una afectación alta debido a que se requiere adquirir y demoler total o parcialmente cerca de 20 predios en la Calle Rubén Darío entre la 2 y la 12 avenidas, en los cuales hay 8 edificaciones de interés cultural; adicionalmente en la etapa 1B de esta alternativa, se requiere adquirir 24 predios más, en los cuales hay otras 6 edificaciones de interés cultural, así mismo, se requiere ubicar cerca de 450 ventas ambulantes fijas instaladas a lo largo de la Calle Rubén Darío entre el Parque Simón Bolívar y el Palacio Nacional. En este caso, se deben aplicar los procedimientos de adquisición predial y las medidas de compensación por reasentamiento involuntario para los propietarios de los predios, sus ocupantes y los ocupantes del espacio público, de conformidad con la Política OP-710 del Banco.

En razón de la conclusión anterior y la necesidad de una evaluación de la alternativa sugerida, los términos de referencia para el estudio que financió el FOSEP también incluyen como uno de sus productos el Estudio del análisis del tráfico, en el apartado 4.1 Corredor, trazado y rutas alternativas, del cual se analizaron los corredores con sustentación de micro simulaciones del tráfico.

Con lo anterior, se demuestra la existencia de estudios previos que justifican la alternativa seleccionada, la cual fue analizada previo y durante el Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador. Asimismo, se comprueba que la solicitud de ampliación de los términos de referencia realizada el 8 de junio del 2011, en la que se incorpora la alternativa de ejecución sobre la Juan Pablo II, no requería ser sometida nuevamente al Ministerio de Hacienda, ya que la prohibición de modificación es durante el desarrollo del estudio financiado por FOSEP, lo cual jamás se hizo.

Y finalmente se debe de reiterar que el **único diseño original** y es el que ha sido ejecutado, es el resultado del "Estudio para la Estructuración e ingeniería Básica para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS), financiado por FOSEP y no es, como erróneamente lo manifiestan los señores auditores, el resultado del Estudio de Viabilidad del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador elaborado en el 2003.

ii) Que la alternativa ejecutada afectó edificaciones de interés cultural.

De acuerdo al equipo auditor, el diseño del SITRAMSS al ser ejecutado sobre la calle Juan Pablo Segundo, afectó el Parque Infantil y el Parque Centenario, los cuales pertenecen a SECULTURA y son considerados Patrimonio Cultural.

Sobre este argumento, se debe señalar que para la ejecución del recorrido sobre la calle Juan Pablo Segundo y específicamente las pequeñas intervenciones que fueron necesarias realizar en el Parque Infantil de Diversiones y el Parque Centenario, se cuenta

con autorización de parte de la Secretaría de la Cultura de la Presidencia. Dirección Nacional de Patrimonio Cultural, de la Alcaldía Municipal de San Salvador y del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (Anexo 4: se adjunta resoluciones mediante las cuales las instituciones respectivas autorizan las intervenciones realizadas).

Habiendo señalado que todas las actuaciones se realizaron con las autorizaciones necesarias, el punto principal para desvirtuar el argumento señalado por el equipo auditor, es que de conformidad al Decreto Legislativo No.981 fue hasta el cinco de mayo de dos mil quince que el Parque Centenario fue declarado "Sitio Histórico", (Anexo 5: Decreto Legislativo No.981), y fue hasta el dieciséis de abril de dos mil quince que la Asamblea Legislativa mediante Decreto No. 984 declaró "Sitio Histórico" el Parque Infantil de Diversiones, (Anexo 6: Decreto Legislativo No.984). Por lo tanto, no es cierto que el diseño realizado por el SITRAMSS en el año 2011 afectó patrimonios culturales, ya que estos fueron declarados como sitios históricos hasta el año 2015 y la construcción inició en el año 2013. (Anexo 7: Contrato).

Todo lo contrario, ocurre con la Primera Calle Poniente y Calle Rubén Darío las cuales son parte del Centro histórico declarado mediante Decreto Legislativo No.680 de fecha 18 de julio de 2008, es decir años antes de iniciar el proyecto. (Anexo 8: Decreto Legislativo No.680).

COMENTARIO DEL AUDITOR

Con respecto a los comentarios presentados por el **señor. Ex Secretario Técnico de la Presidencia**, se aclara:

Sobre el Literal a)

- Se tiene como evidencia la Ayuda Memoria firmada por el Ex Secretario Técnico, en la que se acordó modificar la ruta del proyecto y al firmarla adquirió responsabilidad.

Sobre el Literal b)

- La Ayuda Memoria es el único documento que se evidenció, donde se menciona el acuerdo del cambio de la ruta con sus justificaciones, el que se emitio después del proceso de autorización del Ministerio de Hacienda."

Sobre el Literal c)

- En la Ayuda Memoria se establece:" Temas tratados, numeral 4., Primer corredor del Sistema de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador – SITRAMSS. Durante la Misión se han discutido los resultados de las consultorías contratadas por el Banco para **revisar los aspectos técnicos de diseño, operativos y desarrollar los análisis de los aspectos socioambientales** referentes a las **dos alternativas de trazado** (Alternativa Centro Histórico: Terminal de Soyapango, Boulevard del Ejército, Av. Independencia, 1ª. Calle, Av. España, Calle Rubén

Darío, Av. Independencia, Boulevard del Ejército. Y Alternativa Juan Pablo II: Terminal Soyapango, Boulevard del Ejército, Intersección Boulevard Venezuela, Intersección Av. Independencia, Alameda Juan Pablo II, Calle 33 Metrocentro, en dirección norte hasta la Plaza México, Prolongación Boulevard Tutunichapa sentido este, Calle Guadalupe sentido sur, retorno por la Alameda Juan Pablo II), propuestas para el primer tramo de transporte público masivo del Área Metropolitana de San Salvador. **Como resultado, se acordó** que el primer tramo a ser financiado por el Programa correspondería a la alternativa por la Alameda Juan Pablo II..." **con este párrafo se comprueba el cambio de ruta avalado por los firmantes**.

Sobre el Literal d)

- De conformidad a las políticas Generales del BID la Ayuda Memoria es un instrumento de lo acordado con las autoridades nacionales; tomándose decisiones en este documento, (Como lo fue el cambio de la ruta), el cual al estar firmado por los participantes, adquiere un compromiso.

Sobre el Literal e)

- La nota anexa de fecha 8 de junio de 2011, suscrita por el Director General de Política y Planificación del VMT y dirigida al Gerente del FOSEP, confirma que se dan a conocer a través del Anexo, "las justificaciones técnicas que modificaron la solicitud de financiamiento del FOSEP..." la misma expresa:" En esta ayuda de memoria se describe técnicamente cambios de los corredores y el plazo del estudio que originalmente se estableció..." vinculando al Secretario técnico de la Presidencia con su aprobación. Ademas de acuerdo al Reglamento Interno del Organo Ejecutivo (Art. 53-D, inciso 5º, literal A) numerales 4 y 5. La Secretaria Tecnica ejerce las siguientes funciones: "4) Participar y Coordinar en el proceso de diseño y formulación de las políticas publicas que deban realizar las didtintas entidades estatales, con el objeto de lograr su compatibilidad con el Plan.
  5) Favorecer, desarrollar, coordinar y dar seguimiento de conformidad con las instrucciones del Presidente de la República, procesos de diálogo, concertación, negociación, y estructaración de acuerdos, para facilitar la implementación de las decisiones y proyectos correspondientes a sus atribuciones en un marco de concertación y entendimiento.

Sobre el Literal f)

- Las notas anexas de fechas 4 de febrero de 2001 y 24 de febrero de 2011, ya se tiene conocimiento de las mismas en la documentación revisada de FOSEP. Anexa Finiquito dado por el Presidente de la Corte de Cuentas de la República, en junio de 2014.

Según lo expuesto anteriormente no supera la observación planteada.

Con respecto a los comentarios presentados por el señor **Viceministro de Transporte, señor Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano** y el Supervisor **del Estudio por parte del MOP,** mediante nota de fecha 8 de diciembre expresamos:

- En esta auditoria evaluamos el "Estudio para la Estructuración e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS. (SITRAMSS)"

- Al analizar este Estudio, se encontró que era para ejecutar el proyecto específicamente en la Avenida Juan Pablo II, sin tener un análisis previo de todo el Centro de San Salvador, que evaluara cada calle, para poder establecer cuál es la mejor alternativa para ejecutar un proyecto de esta magnitud.

- Este mismo Estudio plantea la Ruta del Proyecto.

- El Estudio nos refiere al diseño original del "Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador"; el cual es el único estudio que se realizó anteriormente, que contiene el análisis de todas las calles del Centro de San Salvador, en la que descarta la Alameda Juan Pablo II y recomienda como la mejor alternativa el uso del par vial.

- Es preciso mencionar que el "Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador", 2003, se tomó de referencia por parte de la administración al inicio del proyecto que se audito.

Con respecto al Anexo 1. Diagrama cronológico presentado por la administración, es de hacer notar varios aspectos importantes que confirman:

- Que no evidenciamos otro estudio de todas las calles de San Salvador desde el 2002 al 2011.

- Que el documento "Estudio de Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público, IGAS – BID, julio de 2011, fue elaborado después de que se presentara a aprobación de Hacienda el proyecto original en **febrero de 2011**, (y después de la Ayuda Memoria),

- El IGAS fue elaborado para desvirtuar el Par Vial, y para sustentar la documentación presentada anteriormente, no es un estudio imparcial, del análisis de todas las alternativas de las calles de San Salvador.

- A partir del IGAS, se elaboraron varios documentos que desvirtuaban el Par Vial y recomendaban la Alameda Juan Pablo II como la alternativa para la implementación del SITRAMSS.

- Que el documento "Estudio de Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público, IGAS – BID de julio de 2011, contiene información y cuadros de datos que no son reales y son los mismos de la Ayuda Memoria.

Sobre comentarios del Hallazgo No 1.

Se mantiene lo mencionado anteriormente con respecto al documento "Estudio de Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público, IGAS – BID, de julio de 2011, **y** se puede apreciar en la página 8, del mismo, que presenta un Cuadro de las Actividades, fechas y Participantes, donde se confirma, lo siguiente:

- Es posterior a la solicitud de aprobación del Ministerio de Hacienda, que fue realizada el 22/09/2010.

- Es posterior a la Ayuda Memoria: Presentación a Secretario Técnico a Presidencia: 10/08/2010.

Además, en el numeral 5 PROPUESTA, DEL IGAS, se hace referencia al: "Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador", enfocándose en desvirtuar el Par Vial, para sustentar la documentación presentada anteriormente, recomendando la Alameda Juan Pablo II.

Sin embargo, lo más importante es que este documento, ya va enfocado a la ejecución del Proyecto sobre la Alameda Juan Pablo II y no es un Estudio que analice y evalúe cada calle del Centro de San Salvador.

Con respecto al literal a)

- Es de hacer notar que, en la documentación proporcionada por el FOSEP al equipo de Auditoría, sólo se encontró evidencia de dos Términos de Referencia:

1) El de abril de 2011 que contiene la corrección del 4 de mayo de 2011, el cual todavía incluía la alternativa del Centro de San Salvador, y que fue el que se presentó a aprobación del Ministerio de Hacienda.

2) El segundo documento de Términos de Referencia que tienen en la documentación del FOSEP, es el de julio de 2011, posterior al trámite de Hacienda, en el cual ya se incluía que el proyecto sería ejecutado sobre la Alameda Juan Pablo II.

Es preciso mencionar que los Términos de Referencia de fecha diciembre de 2010, presentados en el Anexo 2 como prueba de descargo, no forman parte del expediente revisado en el FOSEP.

- No presentan evidencia de algún Estudio previamente aprobado por el Ministerio de Hacienda y el FOSEP, que se refiera a las alternativas de las calles de SS y recomiende la mejor alternativa.

- En la documentación revisada en el FOSEP, no se tuvo evidencia de las notas de los Anexos 3 y 4, presentadas por la administración.

- Al decir:" Es importante indicar, que durante la ejecución del estudio no podrán incorporarse modificaciones que alteren el alcance, costo u otros términos contractuales que afecten la ejecución, salvo excepción debidamente justificada presentada por el Titular de la Institución propietaria del proyecto al Ministerio de Hacienda, para la revisión del caso", no dice que será desde la orden de inicio, además, el cambio de ruta si alteró el alcance, costos y otros términos contractuales

Con respecto al literal b)

- El "Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador", 2003, es un estudio completo, no es solamente el que definió lineamientos conceptuales, como lo afirman.

- Si la propuesta diseñada en el Estudio del 2003, (En esta frase ya afirman que hubo una propuesta), presentaba condiciones de demanda y operación que no eran aplicables en el nuevo contexto en que se quería implementar el proyecto", era más que obligatorio que se ejecutara otro Estudio de todas las calles previo al inicio de los permisos.

- En la nota de fecha 08 de junio de 2011, emitida por el Director General de Política y Planificación VMT, al Gerente del FOSEP, dice que: "se da a conocer de las justificaciones técnicas que modificaron la solicitud de financiamiento del FOSEP a raíz de la visita de la misión del BID donde es aprobado por el Secretario Técnico de la Presidencia; el Viceministro de Transporte y la Jefe responsable de la Misión del BID. Este documento es prueba del cambio de ruta, y que se ejecutó después del proceso de autorización del Ministerio de Hacienda, sin que exista ningún documento por parte de dicho Ministerio, relacionado con la autorización del cambio de la ruta.

- Es preciso mencionar que el documento "Estudio de Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público, IGAS – BID, de julio de 2011, fue elaborado después de que se presentara a aprobación de Hacienda el proyecto original en febrero de 2011, (y después de la Ayuda Memoria), ya va enfocado a la ejecución del Proyecto sobre la Alameda Juan Pablo II y no es un Estudio que analice y evalúe cada calle del Centro de San Salvador.

- Se revisó y leyó todo el IGAS, por el Técnico, en su momento y posteriormente.

Con respecto al literal c)

- Los puntos críticos fueron contestados, pero no subsanados, y es de hacer notar que, en el proyecto construido, se puede comprobar que hay ciertos puntos en los que el acceso vehicular se vuelve de un solo carril, lo que ocasiona congestionamientos vehiculares, por lo que los puntos críticos persisten.

- Si fuera cierto que estos 13 puntos críticos se atendieron en los Términos de Referencia del "Estudio para la Estructuración e ingeniería básica para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS", actualmente no habría congestionamientos en los puntos en los que se tuvo que hacer un solo carril de vehículos, ya que no dan los anchos de rodaje. Como ejemplo está el punto debajo del puente donde pasa la 25 Avenida Norte.

Con respecto al literal d)

En este informe se hace referencia al Art. 117 de la Constitución de la República, tomando en consideración que es ley primaria y es la base fundamental sobre las demas leyes.

- El tráfico vehicular que ha generado este proyecto, ha ocasionado contaminación del medio ambiente, por lo que el Art. 117 de la Constitución de la República ha sido incumplido.

Con respecto al literal e)

- Los criterios mencionados para cada uno de los hallazgos han sido analizados conforme a las condiciones encontradas.

Con respecto a los comentarios y evidencia presentados por el señor **Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano,** mediante nota de fecha 9 de diciembre de 2015 expresamos:

- El señor Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano adjuntó nota Ref. DMOP-VMT-440-2011 de fecha 17 de mayo de 2011, que suscribió como Encargado del Despacho del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, de Vivienda y Desarrollo Urbano remitida al señor Presidente del FOSEP, relacionada con Solicitud de Financiamiento, en la que incluye información del solicitante e información del proyecto, y se define que la ruta será por el Centro de San Salvador, no por la Alameda Juan Pablo II. Sobre esta nota, no se tiene evidencia de haber sido recibida en FOSEP, por lo que no se acepta para desvanecer el hecho observado.

- Al haber firmado la Solicitud de Financiamiento para ejecutar este proyecto con la ruta anterior ante el Ministerio de Hacienda, adquiere responsabilidad.

- En esta última documentación presentada por el señor Viceministro de Vivienda y Desarrollo Urbano, como pruebas de descargo, anexa las notas Ref.DMOP-VMT-

443-2011 y Ref.DMOP-VMT-442-2011 de fecha 17 de mayo de 2011, ambas dirigidas al Presidente de FOSEP en las que:

1. En la primera designa al Director General de Política y Planificación de Transporte del Viceministerio de Transporte como Funcionario a Cargo de la Operación de Crédito y Trámites respectivos del estudio "Implementación del Modelo de Recaudación para el Sistema de Transporte Público del Área Metropolitana de San Salvador", Estudio objeto de esta Auditoría.

2. En la segunda designa a los miembros del Comité y Supervisor del Estudio "Implementación del Modelo de Recaudación para el Sistema de Transporte Público del Área Metropolitana de San Salvador", aún cuando ya existe nota remitida al Presidente de FOSEP, de fecha 29 de abril de 2011, suscrita por el señor Ministro de Obras Públicas, Transporte y Vivienda y Desarrollo Urbano, , en la que designa a los miembros del Comité y Supervisor del Estudio "Implementación del Modelo de Recaudación para el Sistema de Transporte Público del Área Metropolitana de San Salvador". Adicionalmente, en dicho estudio para el cargo de Supervisor y Miembros del Comité se debieron designar a especialistas en la materia

Con respecto a los comentarios presentados por el **Ministro de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, el 15 de marzo de 2016** expresamos:

- Es de hacer notar que en los argumentos presentados por el señor Ministro, la observación planteada por la CCR tiene dos argumentos principales:
  "i) Supuesto cambio de diseño original sin contar con la autorización del ministerio de Hacienda y sin haber realizado estudios previos para tomar esa decisión, y
  ii) Que la alternativa ejecutada afectó edificaciones de interés cultural."

  Es preciso mencionar, que lo que se se está observando es el cambio de la ruta propuesta y el único estudio existente es el del año 2003, que evalúa todas las calles del centro de San Salvador, y que recomienda, como la única alternativa para la construcción del proyecto, el diseño del Par Vial, y que además, analiza y descarta la alternativa de la Alameda Juan Pablo II, y no evidenciamos en la documentación examinada la existencia de otro estudio que recomendara la dicha Alameda como la mejor alternativa, además de haber realizado los primeros trámites en el Ministerio de Hacienda basados en la alternativa del Par Vial, y detallándose toda la serie de documentos en los que se evidencian situaciones que no están acordes a los procedimientos y leyes respectivos.

- Es necesario aclarar también, que la consultoría mencionada en el literal a) como: "Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público", IGAS, tiene fecha **julio de 2011**, fecha posterior a que se presentara a aprobación del Ministerio de Hacienda el proyecto original de la ruta del Par Vial, en febrero. Y también posterior a la Ayuda Memoria se elaboró este documento, en el que se

desvirtuaba el Par Vial y recomendaba la Alameda Juan Pablo II como la alternativa para la implementación del SITRAMSS.

- El estudio "Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público", IGAS, **julio de 2011,** ya venía dirigido a ejecutarse el Proyecto sobre la Alameda Juan Pablo II.

- Con respecto al literal b), a continuación, **se detallan por fechas los documentos relacionados**, ya que según nota del Ministro del MOP, las fechas que menciona, no corresponden con la realidad:

    1. Perfil Básico del Proyecto es el que fue presentado en la solicitud de la opinión técnica del proyecto al Ministerio de Hacienda.
    2. Nota de fecha **24 de febrero de 2011**, del Vice Ministro de Hacienda, al Viceministro de Transporte, informando que se revisó el perfil del proyecto, y que cumple con los requisitos en la normativa vigente y que puede continuar con la etapa de factibilidad, además autoriza a la institución a que inicie los trámites de Operación de Crédito ante FOSEP. Y anexa párrafo "**Es importante indicar, que durante la ejecución del estudio no podrán incorporarse modificaciones que alteren el alcance,** costo u otros términos contractuales **que afecten la ejecución, salvo excepción debidamente justificada presentada por el Titular de la Institución propietaria del proyecto al Ministerio de Hacienda, para la revisión del caso**".
    3. Primeros Términos de Referencia, **abril 2011**.
    4. Nota del Ministro del MOP al Presidente de FOSEP de fecha **29 abril 2011**, designando al Director General de Política y Planificación de Transporte del VMT, como funcionario a cargo de la Operación de Crédito y trámites respectivos a la misma.
    5. Nota de fecha **17 de mayo de 2011**, del Encargado del Despacho Ministerial de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, al Presidente del Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión. Remite documento de Solicitud de Financiamiento para FOSEP, por parte del Viceministro de Vivienda en la que incluye Información del solicitante e información del Proyecto:
       "..En la primera fase es necesario estructurar el sistema de transporte, que permita el Desarrollo de la Ingeniería básica para la implementación de la primera etapa del Eje Oriente-Poniente, entre los municipios de San Martín y Santa Tecla y de forma específica el tramo Soyapango hasta la Plaza de las Américas (Redondel Salvador del Mundo) y dentro de éste tramo el Sub tramo Soyapango – Centro de San Salvador, al cual se le desarrollará el diseño definitivo para su construcción y operación en el año 2014." Se mantienen los datos anteriormente mencionados en el Perfil.
    6. En la Nota de fecha **08 de junio de 2011**, el Director General de Política y Planificación VMT, al Gerente del FOSEP, remitió documento anexo **AYUDA MEMORIA**, en la que dice que: "**se da a conocer de las justificaciones técnicas que modificaron la solicitud de financiamiento** del FOSEP a

raíz de la visita de la misión del BID donde es **aprobado por el Secretario Técnico de la Presidencia, y la Jefe responsable de la Misión del BID.**
En este Anexo de la AYUDA MEMORIA, con fecha **2 de junio de 2011**, se describe técnicamente los cambios de los corredores, e incluye el cuadro "Comparación Soci oambiental de alternativas del Primer Tramo 1", el cual también aparece incluido posteriormente en el IGAS o "Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público". Cuadro que no está basado en la realidad.

ASPECTO	Und.	Alternativa Centro Histórico	Alternativa Al. Juan Pablo II
Volumen de Pasajeros	Pax/hora	17,000	17,000
Cuadras con sección deficiente	Und.	8	0
Cuadras con problemas graves de ventas ambulantes	Und.	6	0
Vendedores ambulantes	Und.	450	0
Predios a adquirir (aprox.)	Und.	44	0
Edificaciones de interés cultural afectadas	Und.	14	0

Este cuadro se contradice con la Alternativa de la Alameda Juan Pablo II, en lo siguiente:
Cuadras con sección deficiente= 0
SEGÚN Resolución No. 17150-725-2011 del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales, De los Términos de Referencia y Anexos para la Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental para este proyecto, en el literal B. ANÁLISIS TÉCNICO, La descripción de las rutas, en las que en el sub literal I. Identifican 13 puntos críticos y sus afectaciones, describiéndolos específicamente para cada uno de ellos, ejemplos: "área insuficiente", "Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular".
Vendedores ambulantes = 0
Siempre han existido vendedores ambulantes en las dos intersecciones del Parque Infantil y la Juan Pablo II.
Edificaciones de interés cultural afectadas = 0
El Parque Infantil y el Parque Centenario pertenecen al SECULTURA, y son considerados Patrimonio Cultural y son edificaciones de interés cultural. (Árboles, el tren, y monumento a la Madre fueron destruidos).
Las ventas ambulantes, están ubicadas en la calle y aceras, por lo que no hay que pagar derechos de vía, sino que, reubicarlos.
Esta **AYUDA MEMORIA,** del cambio de ruta, se ejecutó después del proceso de Autorización de Hacienda, sin que exista ningún documento de parte de Hacienda de la autorización del cambio de la Ruta.

7. **Resolución No. 17150-725-2011**, 22 junio 2011, del **Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales,** especifica que se tiene que elaborar un

Estudio de Impacto Ambiental en el **Primer Tramo** del proyecto SITRAMSS. Adicionando los Términos de Referencia y Anexos para la Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental para este proyecto, en el cual establece en el literal **B. ANÁLISIS TÉCNICO**, La descripción de las rutas, en las que en el **sub literal I.** Identifican 13 puntos críticos y sus afectaciones, describiéndolos específicamente cada uno de ellos en algunos de los cuales presenta como descripción de la afectación: "- **Alto movimiento de personas, vehículos particulares y de transporte público y de carga, - conflicto y congestionamiento vehicular..., - El ancho del puente podría resultar insuficiente. - congestionamiento vehicular y espacio insuficiente, - Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular, - Desarrollo de carril exclusivo, alto tráfico vehicular y de personas**"

El Ministerio del Medio Ambiente, advirtió de los puntos críticos de la ruta Alameda Juan Pablo II, los cuales no se tomaron en consideración.

8. **Resolución No. 17220-903-2011**, 27 julio 2011, del Ministerio del **Medio Ambiente y Recursos Naturales,** especifica que se requiere elaborar un Estudio de Impacto Ambiental del **Segundo Tramo** del proyecto SITRAMSS. Adicionando los Términos de Referencia y Anexos para la Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental para este proyecto, en el cual establece en el literal **B. ANÁLISIS TÉCNICO**, La descripción de las rutas, en las que en el **sub literal a**. Identifican puntos críticos y sus afectaciones, describiéndolos específicamente cada uno de ellos en algunos de los cuales presenta como descripción de la afectación: **"Espacio insuficiente y alto tráfico vehicular". "Ancho de la vía existente es insuficiente para el desarrollo del proyecto." "Dimensiones insuficientes del derivador existente donde se propone la incorporación al Boulevard Constitución, como carril exclusivo."**

   El Ministerio del Medio Ambiente, advirtió de los puntos críticos de la ruta Alameda Juan Pablo II, los cuales no se tomaron en consideración.

9. En la **PARTE II. De los Términos de Referencia** para el "Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS" Julio 2011, Ya aparece la nueva ruta sobre la Alameda Juan Pablo II, como alternativa principal para el primer tramo, pero abarcando más calles, como la Calle Guadalupe y la zona del Hospital ISSS, para efectuar el Retorno cerca de Metrocentro.

   No se encontró evidencia de la aprobación del Ministerio de Hacienda para el cambio de este tramo de ruta del proyecto.

   En la realidad esto no quedó así.

   También aparece proyectado el segundo tramo, continuando sobre la Alameda Juan Pablo II, hasta empalmar y seguir sobre el Boulevard Constitución, hasta llegar al redondel de la Plaza de las Américas, dar vuelta sobre el mismo y retornar.

10. En **Nota de correo electrónico 10 enero 2012, de la empresa contratista, a Lic. Olmos, de Sondeos Nos. 1 y 2, de la Terminal de Soyapango.** Asevera que en los sondeos del terreno de la Terminal de Soyapango, hay material de relleno, siendo este de mala calidad, lo que afectaría la cimentación.

1. Y en dos puntos de sondeo de la A. Juan Pablo II presentan: Material inferior y material de relleno.

A pesar de esto, se siguió con el proyecto de la construcción de la Terminal en ese terreno y de la ruta sobre la Alameda Juan Pablo II.

11. En el documento: Remisión **de Informe de Seguimiento IS 019, del 16 abril 2012**, de la empresa Contratista al MOPTVDU-VMT, que corresponde al **ESTUDIO SOCIAL,** Se evidencia la existencia de ventas ambulantes en el tramo de la Alameda Juan Pablo II. Se presenta a continuación el **Apéndice III** del Estudio de Impacto Ambiental del SITRAMSS. En el que se destacan varios puntos:

La mayoría de los entrevistados no usa transporte público.

Confirman que, si existen puestos de vendedores y ambulantes, utilizando ambos lados de las calles.

La mayoría de las personas del comercio formal e informal entrevistadas expresaron ver perjudicadas las actividades de comercialización de sus productos con la implementación del proyecto. De 107 entrevistados 60 expresaron que serían perjudicados y 47 que serían beneficiados.

- Con respecto al literal b), no presenta documentación que respalde que el 17 de diciembre del 2010, el VMT remitió al Ministerio de Hacienda la solicitud de opinión técnica del proyecto, y autorización para iniciar el trámite de operación de crédito con FOSEP para el estudio de preinversión, pues las fechas son las arriba mencionadas.

- Con respecto al literal c), se recalca que en la documentación que proporcionó FOSEP, los Primeros Términos de Referencia, tienen fecha abril **de 2011**, donde se proyectaba la ruta del Centro. En el ANEXO 1, que presenta el Sr. Ministro del MOPTVDU, unos Términos de Referencia, con fecha febrero de 2011, éstos no fueron vistos en la documentación de FOSEP. Sin embargo, en el numeral 1. ANTECEDENTES sub numeral 1.4, de los mismos, se describe: "**Este Proyecto inicial iría desde Soyapango hasta el Centro de San Salvador, específicamente hasta Catedral**." lo que confirma la ruta del Par Vial.

- Con respecto al literal d), es preciso mencionar, que la nota del señor Ministro de Hacienda dice: "**Es importante indicar, que durante la ejecución del estudio no podrán incorporarse modificaciones que alteren el alcance.,**", es claro que el alcance del Proyecto se cambió al escoger la Alameda Juan Pablo II, y cambiar la ruta propuesta en el único documento que evalúa las calles y recomienda el Par Vial, y descarta la Alameda Juan Pablo II.

- Con respecto al numeral e), se vuelve a aclarar, que no corresponde la fecha mencionada por el Sr. Ministro del MOPTVDU, pues el estudio mencionado tiene fecha **julio de 2011**.

- El ANEXO 2, presentado por el Sr. Ministro de Obras Públicas, Transporte y Desarrollo urbano, es un mensaje de texto de fecha **10 de marzo de 2016**, de la **Jefe responsable de la Misión del BID,** en la que confirma: a) Que el estudio

"Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público", IGAS, sale la versión final en **julio de 2011,** y b) **Confirma** que se empezó a hacer en **abril de 2011**, o sea, después del **24 de febrero de 2011**, fecha en que el Vice Ministro de Hacienda, remite la nota al Viceministro de Transporte, informando que se revisó el perfil del proyecto. Y después de los primeros Términos de Referencia.

- Este estudio comprende dos alternativas: la alternativa 3a. SENTIDO DOBLE en la Alameda Juan Pablo II y la alternativa 3b. PAR VIAL de tráfico, 1ª Calle Poniente y Rubén Darío, sólo una de las dos era par vial, SE RECOMENDÓ esta última alternativa 3b, en la que la ruta sería el uso del par vial, y todo el resto del documento comprende el desarrollo del proyecto sobre esta propuesta,

  Si bien es cierto que la recomendación del Par Vial, contempla que se tendría que ver algún derecho de vía, la ventaja de sólo ocupar, para este tipo de transporte, un carril de bajada en la Rubén Darío y otro de subida sobre la 1ª. Calle Poniente, era que en ambas calles los anchos de vía son mayores que los de la A. Juan Pablo II, además, se tendrían dos carriles para vehículos particulares, lo que facilitaría el tráfico particular, evitando las congestiones.

- En el romano II DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA, Literal A ANTECEDENTES, numeral 2.8 del "Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público" IGAS, se lee: "..el MOPTVDU a través del VMT ha solicitado al Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP) recursos para financiar el estudio para la estructuración e ingeniería básica para la primera fase del sistema integrado de transporte del AMSS, el cual tiene por objeto elaborar los estudios necesarios para estructurar el sistema de transporte y que permitan desarrollar la ingeniería básica para la implantación de la primera etapa del corredor."
  Este párrafo confirma que este estudio fue posterior al trámite en el Ministerio de Hacienda.

- En el romano II DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA, Literal F, DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO PRIMERA FASE 1A, Numeral 3. Análisis de Alternativas para el Primer Tramo, literal b) Alternativa por el Boulevard Juan Pablo II, sub numeral 2.75, establece: "A pesar que esta alternativa no tiene un diseño preliminar..."
  Con este párrafo, el consultor, está confirmando que no hubo diseño preliminar.

Con todo lo anterior expuesto se confirma que el IGAS o "Estrategia para la Planificación del Nuevo Sistema de Transporte Público", fue elaborado después de los primeros trámites, y que no hubo otro estudio previo que justifique la alternativa de la A. Juan Pablo II.

- Es de hacer notar que que no han presentado comentarios, sobre los informes del Técnico del Ministerio del Medio Ambiente, en cuanto a la Identificación de los puntos críticos y sus afectaciones, en la Alameda Juan Pablo II, lo cual es una parte importante de la observación planteada.

- Según el Decreto Legislativo No. 680 de fecha 18 de julio de 2008, mencionado por el señor Ministro, en el que se expresa que la Primera Calle Poniente y la Calle Rubén Darío son parte del centro histórico, hemos revisado dicho Decreto y también incluye la Alameda Juan Pablo II como parte del centro histórico.

HALLAZGO N. 2

EL DISEÑO DEL PROYECTO NO INCLUYÓ TODOS LOS ELEMENTOS TÉCNICOS NECESARIOS PARA SU FUNCIONAMIENTO.

Al verificar la carpeta de formulación del Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS), ejecutado por el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP), constatamos mediante inspección física del proyecto que no se incluyeron todos los elementos técnicos necesarios para que el proyecto cumpla con todos los aspectos básicos para su funcionamiento según las siguientes condiciones:

1. No existe evidencia de la logística o soluciones concretas y claras de diseño, que permitan solventar con eficiencia los problemas del tráfico particular, no hay una solución funcional que resuelva el problema de que los vehículos privados y sobre todo los de servicios (ambulancias, bomberos, policía, etc.), queden atrapados en embotellamientos, producto de vehículos con desperfectos mecánicos y/o colisiones; esto será más notorio y grave en los tramos en que solo se cuenta con un carril de circulación para el tráfico privado, haciéndolo más pesado y denso; no quedó detallado en planos, ni en los documentos correspondientes al diseño, el mecanismo de solución ante dicha situación, los puntos de acceso, a fin de que las grúas lleguen al vehículo siniestrado, ni la logística a utilizar para su acceso, adicionalmente, no se propusierón bahías (áreas) donde el vehículo pueda apartarse a manera de no interrumpir el tráfico, no se ha comunicado ninguna medida al público en caso de darse esta situación.

2. No se encontraron propuestas de diseño, que recomendaran los tipos de giro que los vehículos de carga deben efectuar para poder accesar a las diferentes fábricas e instituciones que se encuentran ubicados a lo largo de la ruta del proyecto, además de dar una recomendación sobre el mejor tipo de separador a colocar, que lo facilite.

3. En la carpeta de formulación se estableció, que las aceras deberían de tener como mínimo un "ancho libre" de 1.5 ml. Tomando en cuenta que no se consideró la adquisición de derechos de vías, se tiene que en varios tramos (sobre todo los ubicados dentro del tramo I), no es posible mantener el ancho establecido, sobre todo tomando en cuenta que, dentro del área de circulación de la acera, se encuentran ubicados postes de servicios, señalizaciones, etc.

4. El VMT no elaboró los instructivos y manuales para el buen funcionamiento del Sistema.

5. No se consideraron pasarelas peatonales a desnivel como una mejor solución (ya que disminuyen las interrupciones al tráfico, tanto del BRT como del privado, lo que provoca un menor tiempo de circulación y por ende, la posibilidad de que se produzcan embotellamientos y/o colapsos del tráfico vehicular, además de ser más seguros para el tráfico peatonal. Así mismo, no se consideraron "zonas seguras" que permitan a la gente cruzar los carriles segregados, a excepción de las pasarelas y los cruces peatonales, los cuales no dan abasto al tráfico peatonal, que ocurre en varias zonas del proyecto.

6. El diseño establece que en la parada de Antekirta, ubicada sobre el boulevard del Ejército, se consideraron accesos peatonales a nivel por separado para acceder a la plataforma de embarque y desembarque, lo que obliga a colocar semáforos peatonales en cada uno de los ingresos, por lo que se tiene dos interrupciones del tráfico vehicular en un tramo corto del trayecto, con el consiguiente incremento en el tiempo de circulación del tráfico vehicular (BRT y privado) en la zona.

7. El tráfico de transporte colectivo, de carga y privado, se desvia de la zona del SITRAMSS, a calles que no presentan las condiciones adecuadas para absorber toda la cantidad y tipo de vehículos dificultando el tráfico. Además, no consideraron que el cableado eléctrico, telefónico, que atraviesa transversalmente las calles no poseen la altura adecuada para permitir la circulación del tráfico pesado, interrupción de los servicios.

8. El diseño establece que el proyecto es un "Sistema Integral", para un Sistema Integral, sin embargo, éste no fue diseñado completamente, ya que las paradas de buses y la terminal de Integración fueron dejados a nivel de anteproyectos; en lo referente a los patios talleres y centro de control, éstos fueron dejados a nivel de perfil, además no se contaba con los terrenos, ya que eran propiedad de FENADESAL, y no se cuenta con una resolución para poder disponer de estos. Dejando el diseño incompleto para iniciar su ejecución.

La LEY DEL FONDO SALVADOREÑO PARA ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN, FOSEP, en su Art. 3; EL FOSEP TIENE POR OBJETO Y FUNCIONES; II. FUNCIONES; LITERAL b) "Contratar la prestación de Servicios Técnicos de Consultoría para actividades y/o estudios de Preinversión Financiados a organismos del Gobierno Central, con la conformidad del Beneficiario..."

El Reglamento Operativo del Programa Global de Preinversión III, del Fondo Salvadoreño de Estudios de Preinversión, en el Art. 26, establece: "Los Términos de Referencia definitivos, propuestos por el Consultor deberán contener al menos los siguientes aspectos básicos:
Normas y especificaciones de diseño; estudios de ingeniería de campo y gabinete; diseños finales; cantidades de obras y presupuesto; especificaciones de contratación; documentos de licitaciones (cuando sea aplicable); medidas e inversiones para la protección ambiental."

La Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública en el Art. 107, Estudio Previo y Obras Completas establece lo siguiente: "Cuando el caso lo amerite, el proyecto deberá incluir un estudio previo de ingeniería de los terrenos en los que la obra se va a ejecutar.
Los proyectos de obras deberán comprender necesariamente obras completas y cada uno de los elementos o medios para la realización y utilización de la misma, incluyendo la adquisición de tierras o de otros inmuebles que fueren necesarios y la remoción oportuna de cualquier obstáculo."

La Carpeta Técnica de Formulación en la pág. 7, Doc. I, Anexo 15, Derechos de Vía establece lo siguiente:

4 AFECCIONES QUE NO CONSTITUYEN UN DERECHO DE VÍA

A lo largo del tramo 2 se realizan reducciones y ampliaciones a espacios públicos definidos por el diseño geométrico final; las áreas con modificaciones son: arriates y aceras; las cuales no constituyen un derecho de vía en sí, ya que actualmente pertenecen al Estado, no obstante, se han identificado en los planos de derechos de vía como "ampliaciones y reducciones del espacio público".

- **Ampliaciones**

A lo largo del corredor, por el mismo desarrollo del diseño geométrico surgen ampliación del espacio público, en este caso existen dos tipos de intervención a lo largo del corredor:

Ampliación de arriate con acera: a lo largo del proyecto se han creado nuevas isletas en las cuales se proyecta se utilicen como arriate, dando un espacio de acera para no cortar el flujo peatonal; además hay zonas donde el ancho ampliado es grande por lo que se han dejado aceras de 1.50 como mínimo y el resto de área ampliada se propone para la colocación de arriate engramado y arborización

La deficiencia se debe a que el Ministro de Obras Públicas, Transporte de Vivienda y Desarrollo Urbano, el Viceministro de Obras Públicas y la Comisión de FOSEP responsable del proceso del diseño, no consideraron las obras necesarias para la seguridad de los usuarios, tanto de las vías como del sistema de transporte, al igual que las áreas indispensables para el funcionamiento del proyecto.

Esta situación ha generado inseguridad para los usuarios del sistema al cruzar las vías peatonales por la falta de aceras adecuadas y rampas para personas con limitaciones físicas, se ha incrementado el congestionamiento vehicular, así como no se han cumplido los objetivos establecidos en la carpeta de formulación del proyecto.

COMENTARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN

La Ingeniera de la Comisión del FOSEP en nota con referencia ST-711/15, de fecha 02 de diciembre 2015, manifiesta lo siguiente:

EL Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión es una institución financiera, sus principales funciones son: a) concesión de recursos financieros a usuarios de los sectores público y privado b) estimular la generación de inversiones y c) promover el desarrollo de la consultoría nacional (Art. 3. Ley del FOSEP).

FOSEP otorga el financiamiento sobre la base de las solicitudes presentadas por sus usuarios, en las solicitudes deben incorporarse las generales del estudio a financiar, los Términos de Referencia, los costos estimados, entre otros.

Ingresada la Solicitud de financiamiento a FOSEP, para la contratación de la consultoría intervienen varios actores: Propietario del estudio, Comité Técnico de Seguimiento, Ministerio de Hacienda y FOSEP, cada uno con diferentes roles que están descritos en la normativa FOSEP.

Los alcances del estudio solicitado, son determinados por el Propietario del estudio o Beneficiario, quien de acuerdo a sus necesidades, elabora los Términos de Referencia por ser la instancia conocedora y rectora de la materia en estudio, así por ejemplo, el Ministerio de Salud determinará los alcances de estudios o diseño de hospitales y la normativa que lo regirá; el Ministerio de Justicia en materia de centros penitenciarios y el Ministerio de Obras Públicas en materia de Carreteras, Caminos y Transporte; y así consecuentemente. Los Términos de Referencia vienen anexos a la Solicitud de Financiamiento que se presenta al FOSEP.

FOSEP se especializa en el financiamiento de estudios y actividades de preinversión y puede brindar asesoría técnica en materia de preinversión, con la finalidad que los Términos incorporen la normativa FOSEP, que los Términos de Referencia estén redactados en una forma clara, que los costos estimados estén calculados de acuerdo a los alcances del estudio, entre otros, pero los especialistas y rectores de cada área son los propietarios de los estudios.

FOSEP otorga financiamiento para la elaboración de estudios y actividades de preinversión, no ejecuta ni elabora estudios. FOSEP contrata consultores para que elaboren estudios a favor de terceros, de acuerdo a los requerimientos establecidos por el Propietario y de acuerdo al monto aprobado por el Ministerio de Hacienda.

FOSEP no incide ni participa en los procesos de construcción de los proyectos ni en la operación de los mismos.

DE LOS TDR.

El artículo 13 del Reglamento Operativo del Programa Global de Preinversión III, que rige a FOSEP establece que el usuario del Fondo (Beneficiario) deberá presentar solicitud de financiamiento, dirigida al Presidente del FOSEP, acompañando a ella: (i) términos de referencia preliminares; (Ii) presupuesto estimado del costo del estudio; (iii) cronograma tentativo; (iv) antecedentes del proyecto conforme lo establecido en el Artículo 4 del presente Reglamento: (y) recomendación técnica de MIPLAN' sobre la prioridad del proyecto; y (vi) los nombres de los delegados del Comité Técnico delegados por el Usuario del Fondo (Beneficiario) y MIPLAN. (Anexo 1)

Los TDR son entregados por el Propietario del estudio a los concursantes junto con las Bases de Concurso y sobre esta base los concursantes elaboran sus ofertas técnicas y económicas; queda establecido en los documentos que en la etapa de elaboración de ofertas los concursantes pueden realizar consultas (Anexo 2) y las respuestas a estas consultas podrían introducir cambios a los TDR que el Propietario emitirá a través de adendas (Anexo 2). Así también en las ofertas técnicas los concursantes pueden proponer

adiciones, reducciones o modificaciones a los TDR, tendientes a mejorar la calidad del estudio (Anexo 2). La guía de calificación de ofertas técnicas establece que El Comité Técnico de Seguimiento analizará si esas observaciones están acordes a las necesidades del proyecto; de haberse recomendado modificaciones, que su justificación obedezca a necesidades reales del estudio; y que todo cambio propuesto esté orientado exclusivamente a mejorar la calidad técnica del estudio. (Anexo 3).

Los Términos de Referencia definitivos son los entregados por el Propietario del estudio a los concursantes, incorporando las adendas emitidas por el Propietario (si las hubiere), y las propuestas del consultor aceptadas por el Propietario (si las hubiere); de tal forma que todos estos documentos incluyendo la oferta técnica del consultor ganador y la oferta económica negociada entre Propietario y consultor, forman parte documentos contemplados en el contrato que regirá el estudio, como documentos contractuales.

Una vez contratado el estudio, durante la etapa de elaboración del mismo, ya no pueden incorporarse ni realizarse modificaciones que alteren el alcance, costo u otros términos contractuales que afecten su elaboración, a menos que sea solicitado por el Propietario del estudio y autorizado por el Ministerio de Hacienda. (Anexo 4). Disposición similar se establece en los contratos de consultoría (ver anexo 5).

En resumen, solo el Propietario del estudio tiene la facultad de modificar o solicitar modificación a los Términos de Referencia del estudio.

Para el caso del Estudio para la Estructuración e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del AMSS, el 27 de mayo de 2011, se recibió del MOPTVDU/VMT, la Solicitud de financiamiento para el estudio, anexando entre otros, los Términos de Referencia (ver Anexo 6).

El 08 de junio de 2011 el Propietario comunicó al FOSEP algunos cambios efectuados a los TDR, indicando que los mismos surgen a raíz de la visita de la misión del BID. (Anexo 7).

El día 28 de junio de 2011, se recibió notificación del encargado de operación del estudio, informando haber recibido por parte del MARN la resolución ambiental en la que se especificaba que se requería Estudio de Impacto Ambiental, cuyos Términos debían incorporarse a los Términos de Referencia del estudio (Anexo 8).

El 06 de julio de 2011, el Propietario del estudio invitó a presentar ofertas técnicas y económicas para la elaboración del estudio, (Anexo 9); entregando a los invitados los Términos de Referencia y el resto de documentos el 11 de julio de 2011 (Anexo 10). Copia de los TDR entregados a los concursantes fueron remitidos al FOSEP el 18 de julio de 2011. Anexo 11).

El 22 de julio de 2011, el Propietario emitió Adenda No.1 a los Términos de Referencia, comunicándoselas a los concursantes. (Anexo 12).

El contrato que rigió el estudio fue firmado por FOSEP y los consultores el 24 de octubre de 2011 y por el titular del ramo de Obras Publicas el 25 de octubre de 2011. Los Términos de Referencia, la Adenda No.1, la Oferta Técnica y la Oferta Económica Negociada formaron parte integrante del contrato (Anexo 13).

DEL COMITÉ TÉCNICO DE SEGUIMIENTO (CTS).

El artículo 14 del Reglamento Operativo del Programa Global de Preinversión III establece que desde que se identifica una posible operación para financiar la realización de un estudio de preinversión, se integrará un Comité Técnico. El Comité operará de acuerdo con las disposiciones contenidas en este Reglamento, y demás disposiciones legales y

reglamentarios aplicables, así como con las políticas establecidas por el Consejo Directivo. (Anexo 14)

El Art. 2 del Reglamento de Los Comités Técnicos de Seguimiento establece que el Comité Técnico de Seguimiento (Comité o CTS), es el órgano colegiado interdisciplinario que tiene a su cargo el control, supervisión y seguimiento técnico del trámite de las solicitudes de financiamiento y de cada uno de los estudios de proyectos financiados por FOSEP. (Anexo 15)

El artículo 3 del mismo reglamento indica que el Comité estará compuesto por un delegado del FOSEP, un delegado del solicitante y un delegado del Ministerio de Hacienda. Su integración se hará desde que se identifica la posibilidad de financiar el estudio o a más tardar al recibirse en FOSEP la solicitud de financiamiento a cuyo efecto la Gerencia del FOSEP designará un miembro de la Subgerencia Técnica e incorporará los profesionales designados por el solicitante y Ministerio de Hacienda.
El FOSEP designó como integrante del Comité Técnico de Seguimiento a la Ingra. Auda Noemi Trejo quien fungió desde el ingreso de la Solicitud de Financiamiento del estudio hasta el 04 de octubre de 2012, debido a que la Ing. Trejo solicitó permiso por motivos personales para el período comprendido entre el 05 de octubre y el 31 de diciembre de 2012. Siendo que el estudio se encontraba en una fase bastante avanzada y la sustitución era temporal, asumí como miembro del CTS en sustitución de la Ingra. Trejo, ejerciendo esa función desde la fecha indicada hasta finalizar el estudio debido a que la Ingra Trejo no continuó en la institución. (Anexo 16).

El Art. 14 literal b) del Reglamento de Los Comités Técnicos de Seguimiento, indica que, durante la etapa de seguimiento y control técnico del estudio, el Comité deberá Analizar y evaluar el contenido de los informes presentados por los consultores, de acuerdo a los contractuales: Términos de Referencia, Propuesta Técnica y (Anexo 17). Esto indica que el CTS debe apegarse en su labor de análisis a los alcances establecidos en los Términos de Referencia contractuales.
El CTS no puede modificar los documentos contractuales, su labor es verificar que estos se cumplan. Las empresas consultoras en tanto también deben regirse a estos documentos contractuales. El resultado plasmado en los informes por los consultores, son verificados por el supervisor del estudio, por el CTS y en este caso por el grupo asesor del MOPTVDU que colaboró con la funcionaria nombrada por el Propietario del estudio, sin embargo, el resultado final del estudio es responsabilidad de los consultores contratados para realizar el estudio por ser los especialistas en el tema, quienes rinden fianza de buen diseño, buen trabajo o buena consultoría sobre el trabajo realizado.
La función del Comité Técnico de Seguimiento concluye al finalizar el estudio y el CTS no incide ni participa en los procesos de construcción de los proyectos, ni en la operación de los mismos.

DEL HALLAZGO No. 2
El borrador de informe indica que el hallazgo señalado al CTS es que EL DISEÑO DEL PROYECTO NO INCLUYÓ TODOS LOS ELEMENTOS TECNICOS NECESARIOS PARA SU FUNCIONAMIENTO.

Como ya se ha determinado el CTS está obligado a respetar los documentos contractuales y regirse por los mismos, por tanto, los elementos aquí presentados se ceñirán a lo establecidos en dichos documentos contractuales.
Para cada una de las condiciones planteadas se presenta un cuadro que resume los alcances solicitados en los Términos de Referencia, el producto desarrollado en el estudio y la evidencia documental, que además se presenta en anexo.

No existe evidencia de la logística o soluciones concretas y claras de diseño, que permitan solventar con eficiencia los problemas del tráfico particular, no hay una solución funcional que resuelva el problema de que los vehículos privados y sobre todo los de servicios (ambulancias, bomberos, policía, etc.), queden atrapados en embotellamientos, producto de vehículos con desperfectos mecánicos y/o colisiones; esto será más notorio y grave en los tramos en que solo se cuenta con un carril de circulación para el tráfico privado, haciéndolo más pesado y denso; no quedó detallado en planos, ni en los documentos correspondientes al diseño, el mecanismo de solución ante dicha situación, los puntos de acceso, a fin de que las grúas lleguen al vehículo siniestrado, ni la logística a utilizar para su acceso, adicionalmente, no se propusieron bahías (áreas) donde el vehículo pueda apartarse a manera de no interrumpir el tráfico, no se ha comunicado ninguna medida al público en caso de darse esta situación.

Se formularon y diseñaron medidas como se muestra a continuación:

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDAS PLANTEADAS O DISEÑADAS	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
V.3.3. Análisis de capacidad (Anexo 18)	**Pasos a desnivel** Los estudios de tráfico demostraron que el paso superior existente sobre el Bulevar José Arturo Castellanos de un solo carril ya era insuficiente para absorber la demanda, independientemente de la ejecución o no del SITRAMSS, también demostraron la necesidad de un paso superior desde la 50 Avenida Nte hacia Bulevar del Ejercito para la	Diseño Final de paso superior con dos carriles en intercepción del Bulevar del Ejército con el Bulevar Jose Arturo Castellanos. Diseño Final del Paso Superior desde la 50 Av. y Bulevar del Ejército.	Tercer Informe e Informe Final del estudio. Planos (Muestra en Anexo 19 y 20)

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDAS PLANTEADAS O DISEÑADAS	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
	mejora del tráfico privado en el entorno del SITRAMSS y la salida de autobuses desde la Terminal de Oriente.		
	Mejoramiento de vías aledañas y desvío de tráfico	Recomendaciones de acciones a realizar en vías aledañas: Mejoramiento de carpeta asfáltica, instalación de semáforos, señalización, cierre de intersecciones, entre otras.	Anexo 4. Estudio de Tráfico. Numeral 13 (Muestra en Anexo 21)
	Ordenamiento del Transporte Colectivo existente en el recorrido del BRT	Plan de rutas del Transporte Colectivo a reestructurar.	Anexo 5. Estudio de Demanda. Numeral 6. Revisión del diseño actual del corredor. Anexo 4. Numeral 9.4. Estudio de Trafico. TPDA proyectado. Anexo 19. EIA. Numeral 4.10.3 (Muestra en Anexo 22)
	Paso prioritario a ambulancias, bomberos, policía, etc.	Gestión del Corredor para su uso en caso de emergencias (policía, Bomberos, ambulancias)	Anexo 19. Estudio de Impacto Ambiental. Subprograma del corredor vial y tablas del subprograma. (Muestra en Anexo 23)

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDAS PLANTEADAS O DISEÑADAS	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
	Bahías para desperfectos o estacionamiento, en los puntos que fue posible.	Diseño de bahías	Planos (Muestra en Anexo 24)
	Información y comunicación a la comunidad	Propuesta de divulgación y estrategias de comunicación y participación ciudadana.	Anexo 19. Estudio de Impacto Ambiental. Numeral 9.1.1.2. Medidas ambientales en la etapa de funcionamiento y Numeral 9.2 Programa de gestión social. (Muestra en Anexo 25)

Las medidas anteriores fueron formuladas dentro del Derecho de Vía existente, debido a que el numeral VI.2 de los Términos de Referencia indicaban: el diseño geométrico podrá

mejorarse dentro del derecho de vía actual, solamente en casos particulares y debidamente justificados, que cuenten con la debida aprobación del VMT, se considerará otra opción, haciendo notar además que las recomendaciones concretas fueron establecidas en el estudio, pero el CTS no es responsable de la implementación de estas medidas y no podrá identificarse si las medidas fueron efectivas en tanto no sean implementadas en su totalidad y en forma oportuna.

Como ejemplo se menciona que en el Anexo 5 Estudio de Demanda, queda establecido que el sistema estaba previsto que funcionara en toda la cuenca Oriente, como un único sistema que circularía por el corredor exclusivo del BRT, con rutas troncales, pretroncales y alimentadoras, las cuales se extendían y recogían la demanda de la çuenca oriente por medio de alimentadoras, lo cual evitaba que todas las rutas de dicho sector entraran al Bulevar del Ejército.

Dado que la finalidad del proyecto es que las 51 rutas que existen en la cuenca oriente (buses convencionales) fueran transformadas en un sistema tronco-alimentador integrado que circule únicamente por el corredor, descargando de esa manera los carriles de tráfico privado adyacentes. En ese sentido en el apartado 6.2 del Anexo 05 Estudio de Demanda, se analizan los distintos escenarios para llevar a cabo la implementación del proyecto, de las cuales el Consultor propuso una de ellas, que era la de sacar del corredor los buses convencionales; por otro lado, se plantearon en ese mismo estudio, los inconvenientes de dejar los buses convencionales circulando por el corredor, entre los cuales se pueden citar los siguientes:

Competencia para el SITRAMSS, elevada congestión del corredor, y conflictos con los vehículos de tráfico privado.

Por otra parte, en el numeral 6.2.4 Bases de implantación de la fase 1 del SITRAMSS y definición de escenarios, del anexo 5 del estudio, el Consultor dejó establecido que basaría su análisis y planteamientos en las propuestas recomendadas por ellos, ya que la alternativa 1 "Rutas con buses convencionales por el Bulevar del Ejército" provocaría un colapso al sistema, por dicha razón no se planteó como alternativa viable dentro del estudio. Por otra parte, en el proyecto se recomendó realizar estudios posteriores, tanto a nivel de infraestructura como de demanda para ampliar la línea y reorganizar la flota, lo cual se encontraba fuera del alcance del estudio realizado.

Adicionalmente en el anexo 4. "Estudio de tráfico" del diseño se realizaron las simulaciones de la situación actual y con proyecto, partiendo de la base que, para la situación con proyecto, únicamente se tendría un 20% de buses convencionales circulando por el corredor (que son las rutas que llegan a la Terminal de Oriente) y que el otro 80% restante sería compensado por la reestructuración del sistema, el cual circularía por el carril exclusivo. De los resultados de las simulaciones obtenidas de los escenarios sin proyecto (2012) y con proyecto (2014, 2034), se obtuvo que en el primer escenario (en el tramo 1) se tiene un nivel de servicio "E" y que en la situación "con proyecto" el nivel de servicio "F" se mantiene para el año 2034, tal y como se encuentra en la actualidad, en el apartado 11.3.7 "Niveles de servicio" del anexo cuarto se establece textualmente lo siguiente:

"Un nivel de servicio es una designación que describe un rango operativo sobre un tipo particular de una vía, el nivel de servicio para el corredor de estudio nos lo define la simulación del corredor, pero se adelanta que se mantiene F desde la situación actual, hasta el escenario 2034.

No es de sorprender que no mejore la circulación de vehículos particulares en la vía, ya que estas (las vías) ya están, en su mayoría, con su mayor capacidad, además como se mencionó anteriormente se espera que el 3.0% de los que ocupan vehículo particular se pasen a BRT y este porcentaje es bajo a comparación del volumen que se maneja en el corredor.
Con relación a la comparación de escenarios "con proyecto" y "sin proyecto" los niveles de servicio son muy similares, dando como resultado nivel F, lo cual no quiere decir que el comportamiento en la vía sea igual.
En efecto, esto se produce porque si bien es cierto la velocidad es baja en la situación "sin pro yecto' la velocidad aumenta en el escenario "con proyecto" debido a la disminución de unidades de transporte colectivo en la vía que conlleva la implementación del SITRA MSS. Esto sucede sobre todo porque el actual sistema de transporte hace paradas de buses en cada lugar de la vía. También existe más de una (1) unidad de la misma ruta al mismo tiempo haciendo que entre ellas se disputen los pasajeros."
Por lo anterior, en el estudio quedó claro que la vía carece de capacidad actualmente y si bien es cierto en el escenario "con proyecto" aumentaba la velocidad de circulación sobre la misma, el nivel de servicio se mantenía como está actualmente. Un aspecto importante a destacar es que en la simulación del escenario sin proyecto al año 2034, las velocidades eran menores que en el escenario con proyecto, por lo que se puede concluir que la situación hubiese empeorado más aún si no se ejecutaba el proyecto, teniendo en consideración la premisa de eliminar los buses convencionales de los carriles de tráfico privado. Siendo que la vía en el escenario sin proyecto carecía de capacidad para satisfacer la demanda vehicular, se requiere un estudio específico (de manera integral) con la finalidad de mejorar la capacidad de la misma, teniendo en cuenta que para mejorar la capacidad de una vía se requieren medidas más agresivas, no sólo en el corredor en estudio, sino en las zonas aledañas, analizando de forma integral todo el tráfico en la cuenca este y posibles acciones para mejorarlo (ampliaciones, calles paralelas, u otro tipo de intervención), lo cual estaba fuera del alcance del estudio. No obstante, a ello, en la etapa de proyecto se determinaron dos puntos de conflicto que eran la intersección del Bulevar del Ejército con la 50 Av. Norte y el Paso Superior José Arturo Castellanos, este último fue ampliado a dos carriles y en la intersección se llevó a cabo un paso superior que permitía resolver ese punto de conflicto, todo ello en función de ayudar en el problema de tráfico de la zona. En todo caso el nivel de servicio de la zona se mantiene en las mismas condiciones que tenía sin proyecto, siempre y cuando se tomen todas las consideraciones planteadas en el estudio en su fase de operación.
Se hace notar que en el anexo 4 del estudio se propuso la eliminación de algunos accesos, cruces o sentidos a fin de reestructurar y mejorar el tráfico en el entorno al corredor SITRAMSS.

2. No se encontraron propuestas de diseño, que recomendaran los tipos de giro que los vehículos de carga deben efectuar para poder accesar a las diferentes fábricas e instituciones que se encuentran ubicados a lo largo de la ruta del proyecto, además de dar una recomendación sobre el mejor tipo de separador a colocar, que lo facilite.

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
No se solicitaba diseños específicos para que el transporte de carga ingresara a fábricas e instituciones.	Se formularon acciones a tomar con el transporte de carga en el estudio de impacto social, se realizaron los cuantificó el transporte de carga en el estudio de tráfico y se realizaron recomendaciones a la normativa del transporte de carga.	Identificación, priorización, predicción y cuantificación de los impactos sociales.	Anexo 4. Estudio de Tráfico Anexo 19. EIA Anexo 20. Estudio de Impacto Social Anexo 25. (Muestra en Anexo 26)

El estudio determinó que en la condición sin proyecto (sin SITRAMSS), muchas instalaciones no contaban con condiciones de radio de giro ni geometría adecuadas para el acceso del transporte de carga y, en algunos casos, invadían el arriate central para realizar su ingreso a sus industrias, paralizando así el tráfico, especialmente en el Bulevar del Ejército. Existía una invasión del arriate central para realizar su ingreso a las industrias respectivas, lo cual desde la condición sin proyecto paralizaba el tráfico del Bulevar. ¡El mejoramiento de todos y cada uno de los accesos de las industrias! negocios a lo largo del corredor no formaba parte de los alcances del estudio, de hecho, la responsabilidad del Propietario del inmueble es garantizar que su transporte entre en su propiedad sin necesidad de afectar el tráfico privado, esta situación fue discutida en reuniones ya que, como se mencionó anteriormente, se partió de la premisa de adaptarse al ancho actual de la vía. Por otro lado, en el Anexo 25 se estableció que debía haber una participación en la definición de las políticas y regulación de transporte de carga por vía terrestre a fin de adaptar y mejorar las condiciones del entorno a beneficio del sistema, estableciendo lineamientos específicos para el transporte de carga (de grandes dimensiones) en áreas urbanas y rurales del país. Por otro lado, es de mencionar, que la disposición de separadores en los carriles BRT es indispensable para garantizar su exclusividad, ya que en este tipo de sistemas se debe asegurar que no haya interrupciones o cortes de tráfico en el corredor como consecuencia de invasiones del tráfico privado en dichos carriles, los cuales afectarían los tiempos de operación del mismo y por ende su funcionabilidad.

3. En la carpeta de formulación se estableció, que las aceras deberían de tener como mínimo un "ancho libre" de 1.5 mínimo. Tomando en cuenta que no se consideró la adquisición de derechos de vías, se tiene que en varios tramos (sobre todo los ubicados dentro del tramo 1), no es posible mantener el ancho establecido, sobre todo tomando en cuenta que, dentro del área de circulación de la acera, se encuentran ubicados postes de servicios, señalizaciones, etc.

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
Podrá mejorarse el diseño geométrico dentro del derecho de vía actual. VI. Derechos de vía y Reposición de servicios de los TDR (Anexo 27)	Evitar afectación de aceras.	Diseño de aceras de al menos 1.5 mts, en los puntos en que hubo afectación y propuesta de mejoras en los tramos que hubo posibilidad.	Anexo 8. Terracería, Diseño Geométrico y Replanteo. Numeral 7.2. Descripción del Tramo I del trazado. Anexo 15. Derechos de vía. Numeral 4. Otras afecciones que no constituyen un derecho de vía. Planos. (Muestra en Anexo 28)
VI. Reposición de servicios afectados de los TDR (Anexo 29)	Reposición de Servicios afectados.	Servicios públicos y privados afectados, Elementos urbanos afectados y sistemas propios del SITRAMSS	Anexo 16. Servicios Afectados e Implantados (Muestra en Anexo 30)

El diseño del trazo no disminuyó el ancho de las aceras existentes a excepción de 18 puntos en la Avenida Peralta y Alameda Juan Pablo II y en estos casos solo hay tres intervenciones cuyo ancho proyectado es menor de 1.5 (alrededor de 1.0 mt.). Por el contrario, en todos los tramos que fue posible se diseñó ampliación del ancho de las aceras, o incorporación de arriates, así como nuevas zonas peatonales. Así también en el estudio todos los servicios afectados y los nuevos a implantar fueron tratados en un Anexo especial indicando el servicio afectado, su localización, el tipo de afectación y el tipo de reposición, entre otros.

En el caso particular que se menciona de la falta de aceras mayores a 1.5 metros en el Bulevar del Ejército, se hace notar que en dicho sector la intervención que se llevó a cabo como parte del proyecto fue exclusivamente en el arriate central y los carriles aledaños al mismo, no hubo intervención o reducción de acera en todo ese sector, por lo tanto, dichas zonas no fueron afectadas por el proyecto. Es de tener en cuenta que el estudio se desarrolló bajo la premisa de evitar expropiaciones, dado que el proyecto se lleva a cabo en gran parte en el Centro histórico de San Salvador, además del perjuicio social que conllevan a los afectados y el costo que dichas expropiaciones supondrían al proyecto, ante este hecho resultaba inviable (para ser contemplado dentro de los costos del proyecto) la adquisición de derecho de vía para ampliación de aceras, en aquellos puntos que el proyecto las recortaba, dado que todos los sitios que debían ser expropiados para dotar de aceras eran viviendas, edificios, comercios, que generaban un sobre costo que el proyecto no podía asumir y que incrementaría sensiblemente la tarifa y por ende el impacto en los usuarios, como ya se mencionó, hay que tener en cuenta que muchas de las aceras que no han sido recortadas por el proyecto son de dimensiones pequeñas, cuentan con obstáculos que impiden la circulación (como en el Bulevar del Ejército) y el proyecto no tenía dentro de sus alcances la modificación de las mismas a lo largo de todo el corredor; más bien el ordenamiento y creación de ciudades e infraestructura más

accesible debe ser un proyecto específico de urbanismo que las entidades competentes realicen, para crear condiciones asequibles para el peatón a lo largo de toda la línea, y por lo tanto, no puede considerarse este tema dentro de los alcances del estudio. Por otro lado en el Anexo 15 "Derechos de Vía" se presentó un listado con los sitios donde se proyectó la reducción de aceras, en concreto se redujo en 18 zonas de los cuales 17 tenían un ancho de acera proyectado mayor o igual a 1.5 metros que es el exigido por OPAMSS y sólo en un caso la acera proyectada era de 1 metro, se constató que el ancho de las aceras existentes son suficientes dado el flujo peatonal analizado en las zonas donde se dieron reducciones, teniendo en cuenta que se ajustaron a la disponibilidad real de espacio en el sector, un hecho importante es que en las zonas de influencia de las paradas, se crearon, en la medida de lo posible, ampliaciones de espacios de circulación peatonal (arriates/aceras), hecho que queda evidenciado en el Anexo 15 y en los planos 13.2 del proyecto, dado que en las paradas está previsto circule un flujo mayor de peatones.

4. El VMT no elaboró los instructivos y manuales para el buen funcionamiento del Sistema

La elaboración de instructivos y manuales para el buen funcionamiento del sistema no estaba incluida en los TDR, por tanto, el CTS no podía exigirlos.

Uno de los alances del estudio era el diseño de un esquema organizacional e institucional para la implantación del SITRAMSS, que fue extensamente desarrollado en el anexo 25. En dicho apartado se recogía una reseña del modelo institucional actual, ejemplos similares del sistemas similares los cuales podían tomarse de precedente, una línea base para la prestación del servicio de operadores de transporte que serían afectados por el SITRAMSS y los métodos en los cuales se incorporarán los trabajadores de las rutas actuales al sistema, así como mecanismos de apoyo a los actuales operadores de buses y el modelo institucional que cree la plataforma de desarrollo del sistema.

Por otra parte, en el anexo 24 del estudio, se llevó a cabo un plan de implementación, en el cual se incluían algunos escenarios internacionales de este tipo de sistema, un análisis de riesgos y el plan de implementación en el cual se describen las diferentes etapas para poner en marcha la construcción y ejecución del sistema.

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
VIII.1Diseño del Esquema organizacional e institucional para la implantación del SITRAMSS De los TDR (Anexo 31)	**Esquema organizacional e institucional para la implantación del SITRAMSS**	Identificar leyes, decretos, normas, regulaciones, o cualquier otro instrumento legal o normativo para la implementación del SITRAMSS.	Anexo 25. Diseño organizacional e institucional para la implantación del SITRAMSS. (Muestra en Anexo 32)

EL CTS no es responsable de la implementación del Sistema.

5. No se consideraron pasarelas peatonales a desnivel como una mejor solución (ya que disminuyen las interrupciones al tráfico, tanto del BRT como del privado, lo que provoca un menor tiempo de circulación y por ende, la posibilidad de que se produzcan embotellamientos y/o colapsos del tráfico vehicular, además de ser más seguros para el

tráfico peatonal. Así mismo, no se consideraron "zonas seguras" que permitan a la gente cruzar los carriles segregados, a excepción de las pasarelas y los cruces peatonales, los cuales no dan abasto al tráfico peatonal, que ocurre en varias zonas del proyecto.

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
V.8.7. identificación. Priorización, predicción y cuantificación de impactos ambientales (Anexo 33)	**Pasos seguros para el peatón.**	Sustitución de pasarelas afectadas y diseños de pasos peatonales.	Documento 1. Memoria. Numeral 7.16.2. Pasarelas Afectadas Planos (Muestra en Anexo 34)

En el estudio se analizaron alternativas para los pasos peatonales determinándose que los pasos a nivel, facilitan el acceso peatonal y son más inclusivas por ser accesibles a personas con capacidades especiales, tercera edad y enfermos, en tanto se desechó el uso de pasarelas peatonales a desnivel ya que presentan muchas desventajas: no pueden ser usadas por personas discapacitadas o deben desarrollarse en grandes longitudes, son caras, presentan una afectación visual elevada, ocupan espacio en las aceras y se comprobó que las pasarelas elevadas existentes en el recorrido no eran muy utilizados por diversos motivos, y muchos de los peatones preferían cruzar la calle directamente con muchos riesgos. Las pasarelas afectadas fueron sustituidas por pasos peatonales seguros.

Para el acceso a las paradas el Consultor siguió el criterio de dar paso por medio de cruces a nivel (debidamente semaforizados), dejando establecidas las razones del por qué a su juicio no era indispensable la utilización de pasarelas en cada una de las paradas, entre ellas se mencionan la siguientes: requieren grandes longitudes de desarrollo para ser utilizadas por personas con discapacidad, tienen un costo alto, representan una afección visual elevada, ocupan muchas veces el poco espacio de acera, no existe espacios libres aledaños a las paradas para la construcción de las rampas de acceso a las mismas por lo que se necesitaría la adquisición de derechos de vía y por último, un factor que más ha influenciado es el poco uso que actualmente se tiene de dichas estructuras, pues se ha constatado que en la zona, a pesar que hay pasarelas (tal es el caso del Parque Infantil) la gente sigue cruzando a nivel, aún incluso bajo la propia pasarela, lo cual genera riesgos de accidentes en el corredor, por dicha razón la creación de pasos peatonales controlados es una solución práctica, segura para el peatón y de bajo costo para el proyecto. Cabe recalcar que la solución planteada de pasos a nivel, es una alternativa para llevar a cabo los cruces y fue planteada en el estudio con justificantes válidas para su desarrollo, otra alternativa es la de los pasos a desnivel, que no fue seleccionada por el Consultor por las razones antes expuestas, lo cual no quiere decir que una u otra alternativa sea errónea, simplemente el Consultor seleccionó de forma justificada y adaptando a la realidad

nacional, la alternativa que a su juicio se podía aplicar más, teniendo en cuenta las limitantes de espacio se tienen y partiendo de la premisa de generar la menor afectación a la propiedad privada evitando la adquisición de derecho de vía que encareciera el proyecto.

b) Cabe destacar que entre las alternativas a utilizar en este tipo de sistemas para dar acceso peatonal a las paradas, se pueden mencionar los pasos subterráneos, pasos a nivel o pasos elevados (pasarelas) los cuales tienen sus ventajas y desventajas dependiendo de cada caso en específico; no hay que perder de vista, que la solución que se adopta en un proyecto corresponde a las condiciones del entorno (sociales y económicas) y a las condiciones de infraestructura y disponibilidad de espacio que se tienen en la zona. En ese sentido, no se puede decir que el estudio tiene una deficiencia en ese aspecto, ya que, como se mencionó anteriormente, el Consultor recomendó una alternativa de paso peatonal a nivel en las zonas de las paradas, considerando ámbitos sociales, de seguridad y de costos; lo cual se adecua perfectamente a las necesidades de este tipo de sistemas, como ejemplo de esto son los BRTS de Taipei, Bogotá, Cali, Guayaquil, Barranquilla, Guatemala, Quito, México, Curitiba los cuales presentan este tipo de pasos en sus estaciones, ya que además de ser una solución práctica representan un menor costo de inversión.
El diseño de los accesos peatonales es con el objeto de brindar seguridad a los peatones y seguridad vial.

6. El diseño establece que en la parada de Antekirta, ubicada sobre el boulevard del Ejército, se consideraron accesos peatonales a nivel por separado para acceder a la plataforma de embarque y desembarque, lo que obliga a colocar semáforos peatonales en cada uno de los ingresos, por lo que se tiene dos interrupciones del tráfico vehicular en un tramo corto del trayecto, con el consiguiente incremento en el tiempo de circulación del tráfico vehicular (BRT y privado) en la zona.
Es importante aclarar que en el diseño original de la parada Antekirta no existe falla, dado que en el estudio quedó claramente establecido el criterio que se siguió para definir la arquitectura de dicha parada, en el anexo 14 "Paradas" se menciona que esa parada está compuesta por dos cuerpos, uno de ida y uno de vuelta y que a diferencia de las otras paradas del sistema, esta tiene la mayor pendiente del terreno (alrededor de un 6%), lo que obligó a que los accesos estuviesen separados con el fin de minimizar la longitud de la rampa de acceso de una de ellas, ya que al plantearse un único acceso a la parada, la rampa de entrada a uno de los cuerpos debía ir en contrapendiente, lo que obligaba a extender dicha rampa 4 veces más de lo normal, esto sin contar los descansos que debe tener por normativa (respetando una pendiente máxima de 10% como lo exige la normativa de accesibilidad), por dicha razón, se propuso en proyecto realizar dos entradas independientes (sentido Oriente-Poniente y viceversa), este hecho permitía que la parada fuese más accesible al peatón y las rampas eran con pendientes bajas con lo cual se lograba llegar al nivel deseado de forma corta. Es importante destacar que la disposición de la parada propuesta en el diseño aparte de ser más cómoda para el usuario, generaba menores costos en la ejecución de la misma, ya que se necesitaba menor longitud de rampa y menor cantidad de relleno. Por otra parte, el hecho de crear una única entrada al inicio de uno de los dos cuerpos de la parada implica que el usuario que tenga que abordar un bus para uno de los sentidos de circulación. (oriente-Poniente y viceversa) tendría que

recorrer casi toda la parada para realizar su abordaje (aproximadamente unos 130 metros), lo cual no es lo más adecuado para el usuario del BRT. Ver plano 10.3 en el que se presenta el perfil de dicha parada.
Con respecto a los semáforos colocados en los pasos peatonales de la parada Antekirta, es de mencionar que si bien es cierto se trata de dos pasos peatonales (y por ende dos semáforos), el sistema BRT debe contar con una sincronización semafórica, es decir que únicamente se realice una parada para ambos pasos al mismo tiempo, por lo que la interrupción en el tráfico peatonal es similar a que si únicamente se tuviera un semáforo.

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
V.7. b)Anteproyecto de estaciones (Anexo 35)	Anteproyecto de estación (parada) Antekirta y otras paradas.	Estudio de tráfico. Estudio de demanda. Ingeniería básica. Anteproyecto de parada Antekirta	Plano 10.3 (Anexo 36)

El tráfico de transporte colectivo, de carga y privado, se desvía de la zona del SITRAMSS, a calles que no presentan las condiciones adecuadas para absorber toda la cantidad y tipo de vehículos dificultando el tráfico. Además, no consideraron que el cableado eléctrico, telefónico, que atraviesa transversalmente las calles no poseen la altura adecuada para permitir la circulación del tráfico pesado, interrupción de los servicios.

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
VI.6 Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras. (Anexo 37)	**Optimización a la circulación vial.**	Propuesta de Corredores de Circulación y plano de vías alternas de circulación.	planos (Anexo 38)

La condición señalada no corresponde a la fase de preinversión. El estudio establece propuestas de vías alternas para atenuar el impacto al tráfico y las mejores a efectuarse en estas vías. Por otra parte, tal y como se mencionó con anterioridad, el estudio propuso la regulación del transporte de carga, para crear condiciones que beneficien la implantación y la operación del sistema.

8. El diseño establece que el proyecto es un "Sistema Integral", para un Sistema Integral, sin embargo éste no fue diseñado completamente, ya que las paradas de buses y la terminal de Integración fueron dejados a nivel de anteproyectos; en lo referente a los patios talleres y centro de control, éstos fueron dejados a nivel de perfil, los cuales no cuentan con mayor información y además, no se estaba con los terrenos, ya que eran propiedad de FENADESAL, y no se cuenta con una resolución para poder disponer de estos. Dejando el diseño incompleto para iniciar su ejecución.

Se trata de un sistema integrado (no integral) de transporte, es decir un sistema compuesto de varias partes que podrían existir independientemente. Estos sistemas de trasporte cumplen con el principio de la gradualidad, es decir pueden ser implementados gradualmente en función de costos/beneficios, de hecho, los Términos de Referencia del estudio en los antecedentes indican que se revisen algunos aspectos entre ellos Ja gradualidad de implementación del SITRAMSS.

El seguimiento técnico se apegó a los alcances establecidos en los Términos de Referencia entregados por el propietario a los concursantes, parte integrante del contrato firmado con el Consorcio ACCIONA -TTC -Escallon Morales, los cuales establecen los alcances siguientes:

	ALCANCE ESTABLECIDO EN LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA	EVIDENCIA DOCUMENTAL
Terminal de Integración	Anteproyecto de la Terminal	Numeral V.7 literal a) de los Términos de Referencia (Anexo 39)
Estaciones	Anteproyecto de Estaciones	Numeral V.7 literal b) de los Términos de Referencia (Anexo 40)
Patios y talleres	Diseños no incluidos en los alcances del estudio de preinversión, pero el consorcio aportó un diseño conceptual.	
Puesto de control	Diseños no incluidos en los alcances del estudio de preinversión, pero el consorcio aportó un diseño conceptual.	

EN RESUMEN

• El Propietario del estudio determina los alcances de los Términos de Referencia de acuerdo a sus necesidades, prioridades y normativa.

• El Comité Técnico de Seguimiento debe apegarse en su análisis a los documentos contractuales de la consultoría, entre ellos los Términos de Referencia del estudio.

• La empresa consultora es responsable de los diseños y propuestas planteadas.

• El Propietario del estudio es responsable de la implementación y ejecución del proyecto.

• Si la implementación o ejecución del proyecto es diferente a lo planteado en el estudio, esto excede la responsabilidad del FOSEP y del Comité Técnico de Seguimiento.

Expreso algunas consideraciones a los comentarios del consultor, que se detallan a continuación de cada comentario.

Numeral 1:

a) Se ha señalado el hecho de que la solución propuesta en el diseño del proyecto, no incluía medidas concretas y exactas para mitigar y reducir el impacto que el sistema tiene en el tráfico privado, únicamente se plantean recomendaciones que, según se ha comprobado con la realidad, no han funcionado adecuadamente, por lo que en la actualidad que el tráfico privado de la zona metropolitana se encuentra totalmente colapsado. No hay que perder de vista, que, aunque la prioridad sea el transporte colectivo (por tener una mayor cantidad de usuarios), también las personas que se transportan en

vehículos privados tienen derechos; no se puede buscar el beneficio de un sector de la población en detrimento de otro sector. Es más, se tiene el caso que los tiempos de circulación del transporte privado se han visto incrementados por los continuos embotellamientos que se producen en las diferentes calles de la ciudad capital, debido al cierre de los carriles exclusivos para el uso del SITRAMSS, por lo que se puede concluir que las medidas que se plantearon en el estudio no han sido las más adecuadas para mitigar y reducir los problemas del tráfico privado.

b) A pesar de que la mayor parte de la población del AMSS se mueve por medio del transporte público, esto no implica olvidarse de las personas que se mueven por medio del transporte privado, ya que estos últimos tienen tantos derechos como los primeros. Partiendo de esta premisa, se ha señalado el hecho de que la solución propuesta en el diseño del proyecto, no incluía medidas concretas y exactas para el tráfico privado, únicamente se plantean recomendaciones que, según se ha comprobado con la realidad, no han funcionado adecuadamente, por lo que se tiene en la actualidad que el tráfico privado de la zona metropolitana se ha visto afectado.

• El estudio propuso medidas concretas para mitigar y reducir el impacto que el sistema tiene en el tráfico privado, en el marco de lo solicitado en los TDR.

• La implementación de la totalidad de las medidas tal como fueron formuladas transcienden la responsabilidad del CTS.

• Efectivamente en la actualidad que el tráfico privado de la zona metropolitana colapsa especialmente en hora pico, pero técnicamente esto no puede ser atribuible a que el DISEÑO DEL PROYECTO NO INCLUYÓ TODOS LOS ELEMENTOS TECNICOS NECESARIOS PARA SU FUNCIONAMIENTO. El tráfico de la zona metropolitana mantiene niveles de servicios E y F incluso en arterias principales que no están en la zona de influencia del proyecto, debido a diversos motivos.

• La prioridad del transporte colectivo (por tener una mayor cantidad de usuarios) y el respeto a los derechos de las personas que se transportan en vehículos privados transciende de esta consultoría y de las facultades del CTS.

Numeral 2

a) Y b) Si bien es cierto el problema ya existía previo a la implementación del SITRAMSS, se tiene que, en aquella situación, se contaba con 2 y hasta 3 carriles en una misma vía, por lo que, a pesar de que los vehículos invadían la vía pública durante las maniobras de acceso, el tráfico no se veía completamente interrumpido. Además de ello, las medidas aportadas por el estudio no han resuelto el problema, sobre todo en el caso de los separadores, ya que tomando en cuenta el tipo de separadores que se han construido a lo largo del proyecto (supersapos), los cuales cortan por completo la maniobra, lo cual obliga a que el tráfico privado se vea completamente detenido por más de 30 minutos, sin ninguna opción de ruta alternativa que pueda tomar (tomando en cuenta que todo el tráfico privado y de carga se ve obligado a circular en una solo carril).

El problema del transporte de carga y su impacto en el tráfico, requiere de medidas complementarias que transcienden esta Consultoria, entre las principales el cumplimiento de horarios para el transporte de carga y el diseño geométrico de entrada al establecimiento que corren por cuenta de las empresas o establecimientos a los cuales el transporte de carga ingresa.

• Dentro de los alcances del estudio no estaba diseñar las entradas y salidas del transporte de carga.

Numeral 3

a) Y b) Sin tomar en cuenta los servicios que afectan las zonas de circulación peatonal, se tiene que hay muchas aceras, sobre todo en la zona del boulevard del Ejército Nacional, en el que las aceras no cumplen con el ancho mínimo que el mismo estudio propone.

• Los alcances del estudio establecían que no debían realizarse afectaciones a los derechos de vía. En el Bulevar del Ejército solo se afectó el arriate central. El ancho de las aceras que no cumplen era pre-existente.

• Los alcances del estudio no contemplaban el diseño de nuevas aceras, esto implicaría afectación a los DV por este motivo.

• En los puntos afectados se respetó el ancho de acera.

Numeral 4

a) Dentro de los documentos verificados y que corresponden a la formulación, se menciona un esquema para la implementación del SITRAMSS, pero no se elaboró un reglamento, ni las correspondientes leyes que son necesarias para el adecuado funcionamiento del proyecto (no para la etapa de diseño). Era necesario y conveniente contar desde el principio, a fin de regular el funcionamiento de este sistema; dicho reglamento debería de seguir el trámite correspondiente y contar con las aprobaciones debidas, a fin de normar su uso y prever situaciones a futuro. No podemos estar esperando a que se produzcan estas para luego establecer la norma, lo correcto es establecer el marco legal previo a la etapa de funcionamiento, a fin de que todos estén en conocimiento de lo que está permitido y lo que no está permitidohacer, además de establecer procedimientos en función de las situaciones que se presentan, sin tener que improvisar soluciones. Durante el funcionamiento del sistema completo, se pueden hacer las correcciones que se estimen convenientes, pero no es posible que se tomen decisiones a "prueba y error", alguna base normativa deberá de considerarse y, a partir de ella, efectuar las correcciones que se consideren necesarias, a fin de perfeccionar situaciones inadecuadas. Es más, si consideramos su afirmación dada en los comentarios anteriores, la cual menciona: "para la operación del sistema, una vez finalizados todos los componentes, ya estará en vigencia la reglamentación que establecerá las condiciones normativas para la operación del nuevo y moderno sistema de Transporte" (el subrayado es nuestro), se entiende que el reglamento se elaborará hasta que se pongan en funcionamiento todos y cada uno de los componentes, por lo que se tendría que a partir de marzo del corriente año, el BRT comenzaría a funcionar sin reglamento, puesto que la terminal y el Puesto de Control Central no estaban funcionando cuando el SITRAMSS inició operaciones, y siguen sin funcionar a la fecha.

• En los alcances del estudio no estaba contemplado la redacción de reglamentos y leyes

• La responsabilidad de la reglamentación trasciende al CTS.

Numeral 5

a) En cuanto al problema de las pasarelas, en noticia del 15 de mayo de 2015 se tiene que el Viceministerio de Transporte ha instalado un paso peatonal a desnivel en la zona de los centros comerciales en Soyapango. Asimismo, el martes 16 de diciembre de 2014, las autoridades del MQP y VMT, confirmaron durante entrevista detallada por la prensa

escrita, que se hará un estudio para introducir el uso de "pasarelas que respondan a los principios de acceso universal"; es decir, que se admite que estas deberían de formar parte de la solución del tráfico peatonal, por lo que, aunque sean complementarias, debieron de estar incluidas desde un inicio en la formulación del proyecto, lo cual constituye una deficiencia de la carpeta

b) Además el Ministro de Obras Públicas confirmó durante una entrevista detallada por la prensa escrita, que se considera como un "subsistema complementario" el uso de "pasarelas que respondan a los principios de acceso universal"; es decir, que se admite que estas deberían de formar parte de la solución del tráfico peatonal y, aunque sean complementarias, debieron de estar incluidas desde un inicio en la formulación del proyecto, lo cual constituye una deficiencia de la carpeta.

• Las pasarelas son una solución técnica posible, de varias soluciones técnicas. La empresa consultora después de sus evaluaciones técnicas concluyó que la mejor solución eran los pasos peatonales seguros.

• Para concluir en este momento que una pasarela es mejor solución que los pasos peatonales se requieren estudios que lo demuestren.

• Las declaraciones otorgadas por el Sr. Viceministro de Transporte, transcienden el ámbito de la consultoría y la función del CTS.

Numeral 6

a) La respuesta de la administración confirma que la falla que fue corregida durante la ejecución del proyecto, es decir, que existió desde la formulación de este. Se mantiene el señalamiento, puesto que los comentarios dados por la Administración no aportan elementos que permitan modificar o desvanecer la observación.

• El diseño responde a un análisis respaldado técnicamente del cual los consultores se hacen responsables a través de la Garantía de Buen Diseño.

• La decisión de ejecutar de una manera diferente a lo formulado trasciende la responsabilidad del CTS

En cuanto a los comentarios dados por la Administración, se tiene que confirman que "no establece el desvío de transporte de carga y privado" durante la etapa de diseño. Es decir, no se plantea una solución concreta en cuanto a las medidas a tomar en cuenta para agilizar el tráfico de carga y privado; aunque esta situación es evidente hasta que los buses inician su operación, es un aspecto que debió de haber sido tomado en cuenta durante la etapa de diseño, a fin de minimizar el impacto negativo en el tráfico privado y no estar improvisando una vez inicia funciones el proyecto. Es más, hay que tomar en cuenta que dichas vías alternas carecen de las dimensiones, condiciones, alineamiento horizontal, etc., para absorber la nueva demanda de tráfico generada por la solución propuesta.

• El comentario obedece que los desvíos aplican en la etapa de construcción del proyecto, los cuales quedaron debidamente diseñados como parte de la consultoría.

• El único tipo de transporte que debe dejar de circular junto al SITRAMSS es el transporte colectivo por razones de integración al sistema, por demanda y por razones de mejorar el nivel de servicio de la vía.

Numeral 8

a) En las condiciones planteadas por el Consorcio en cuanto al proyecto del SITRAMSS, se menciona que el proyecto no debe de ser inaugurado sin estar completo, es decir, contar con todos y cada uno de sus componentes; es más, aclaran que si no se cumple

esta premisa y se inicia su funcionamiento de forma parcial, se corre el riesgo de que el proyecto no cumpla a cabalidad sus metas y pierda credibilidad, la cual sería más difícil de recuperar que si esperan a que el proyecto se finalizado y sea inaugurado entonces. Es por ello que se hace el señalamiento, porque la formulación debió de incluir diseños completos y no parciales y/o anteproyectos.

Así mismo, se tiene que la normativa incumplida detalla que siempre los estudios deben de ser completos e incluir todos los aspectos necesarios para garantizar el adecuado funcionamiento del Proyecto.

No hay que perder de vista que, aunque muchos tópicos señalados como deficientes, si fueron analizados o considerados dentro de los estudios, pero la solución propuesta no fue la adecuada; mientras que otros tópicos no fueron ni siquiera considerados en el estudio. Prueba de lo anteriormente descrito, se tiene que las dificultades de tránsito que actualmente se sufren en el AMSS, el incremento en los tiempos de circulación, los numerosos embotellamientos y las demás situaciones que se han señalado a lo largo de la auditoría. En vista de ello, se concluye que las soluciones propuestas en el diseño no son adecuadas a la realidad del tráfico en la capital, y puesto que los comentarios dados por la Administración no aportan elementos nuevos que permitan modificar o desvanecer la observación, se concluye que esta se mantiene.

• La implementación del sistema transciende al FOSEP y al Comité Técnico de Seguimiento.

DE LA NORMATIVA INCUMPLIDA

El Reglamento Operativo del Programa Global de Preinversión III, del Fondo Salvadoreño de Estudios de Preinversión, en el Art. 26, establece:

"Los Términos de Referencia definitivos, propuestos por el Consultor deberán contener al menos los siguientes aspectos básicos: Normas y especificaciones de diseño; estudios de ingeniería de campo y gabinete; diseños finales; cantidades de obras y presupuesto; especificaciones de contratación; documentos de licitaciones (cuando sea aplicable); medidas e inversiones para la protección ambiental."

• El articulo señalado se encuentra dentro del romano VI. Procedimiento y secuencia de las operaciones; está referido a la elaboración de ofertas o propuestas técnicas y específicamente a las propuestas del consultor para el mejoramiento de los Términos de Referencia.

• El artículo que le precede al artículo señalado (el Art.25). Indica que el consultor debe examinar los términos preliminares (los entregados por el propietario) y dentro de su propuesta incluirá sus propios términos de referencia.

• El Art 26 disgrega los aspectos básicos que el consultor debe tomar en cuenta al realizar sus propuestas de acuerdo a cada etapa de diseño. (Anexo 41).

• No hay incumplimiento de esta normativa por parte del CTS, en tanto que: los alcances de los Términos de Referencia, tal como ya se demostró corresponde al Propietario del estudio, el estudio contiene todos los aspectos básicos antes detallados.

La Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública en el Art. 107, Estudio Previo y Obras Completas establece lo siguiente:

"Cuando el caso lo amerite, el proyecto deberá incluir un estudio previo de ingeniería de los terrenos en los que la obra se va a ejecutar.

Los proyectos de obras deberán comprender necesariamente obras completas y cada uno de los elementos o medios para la realización y utilización de la misma, incluyendo la

adquisición de tierras o de otros inmuebles que fueren necesarios y la remoción oportuna de cualquier obstáculo."

• No hay incumplimiento de la normativa antes citada, ya que para el financiamiento de los estudios de preinversión FOSEP se rige por el Reglamento Operativo del Programa de Preinversión III, derivado del contrato de préstamo No. 860/SF-ES. Celebrado con el BID.
La LEY DEL FONDO SALVADOREÑO PARA ESTUDIOS DE PREIN VERSIÓN, FOSEP, en su Art. 3; EL FOSEP TIENE POR OBJETO Y FUNCIONES; 11. FUNCIONES; LITERAL "Contratar la prestación de Servicios Técnicos de Consultoria para actividades y/o estudios de Preinversión Financiados a Organismos del Gobierno Central, con la conformidad del Beneficiario;... '

• Según la disposición antes citada no hay incumplimiento de esta normativa por parte del CTS.

La Ingeniera de la Comision del Fosep en nota de fecha 08 de diciembre de 2015, manifiesta:

...El presente informe trata sobre el análisis realizado por los Auditores de la Corte de Cuentas al "Estudio para la Estructuración e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del
AMSS"
Primeramente, considero pertinente plantear algunos comentarios que darán soporte al análisis que efectuare:
Las responsabilidades del Comité Técnico de Seguimiento (CTS) en la etapa de Seguimiento y Control Técnico del Estudio, estipulados en el Reglamento de Comités Técnicos de Seguimiento:
Art.14 literales del a) al 1) se definen las funciones de cada uno de los integrantes del CTS entre las cuales se puede citar el literal c) "Velar porque el desarrollo del Estudio, los Consultores cumplan las estipulaciones técnicas de los Términos de Referencia, así como los plazos establecidos para la presentación de los informes avance y final".
El CTS vela por el estricto cumplimiento a lo estipulado en los Términos de Referencias, Bases de Concurso, Adendas los cuales forman parte del Contrato de Consultoría.
En lo referente a la etapa de preinversión financiada por FOSEP, se contó con la aprobación del Propietario deJ estudio mediante nota emitida en la cual expresa su satisfacción con los resultados del Estudio.
Cabe señalar que las etapas de construcción, Operación, funcionamiento y otros son responsabilidad del Propietario, ya que corresponden a otra gestión que no tiene relación directa con el Estudio financiado por el FOSEP.
Es de aclarar que el FOSEP no es una unidad ejecutora sino una Institución Financiera, las Unidades Ejecutoras se encuentran en las Unidades de Planificación de las Instituciones de Gobierno sea Autónoma o Gobierno Central, por lo que es incorrecto citar al FOSEP como tal.
Finalmente entiendo que la Auditoria tiene el propósito de verificar que se haya dado cumplimiento a lo estipulado en los documentos contractuales, tales como Términos de Referencia que es el instrumento técnico que describe objetivos, alcances y todos los aspectos técnicos para el desarrollo del Estudio, las Bases del Concurso y el Contrato.
Dicho lo anterior procedo al análisis del "Hallazgo N.2

Párrafo de introducción:
Que debe entenderse de lo siguiente: "Constatamos mediante inspección física del proyecto" el título hace referencia al Diseño.
El principal propósito de los Estudios de Preinversión son para la toma de decisiones por parte del Propietario y en esta etapa no se puede estar involucrando aspectos que pertenecen a etapas posteriores, por otro lado utilizar palabras que cuestionan la etapa de ejecución física del proyecto o el funcionamiento del mismo, deja de ser un análisis del Estudio ya que se trata de una gestión totalmente diferente a la llevada a cabo en el Contrato de Consultoría del FOSEP; por lo que el análisis debería centrarse en el marco legal con el cual se llevó a cabo el Estudio.

Numeral 1
No encuentro el soporte técnico que haga referencia para las aseveraciones que se plantean en el presente numeral. Como Coordinadora del CTS puedo citar con conocimiento y causa que los Términos de Referencia en el apartado de los Alcances, se establecieron los estudios requeridos para el análisis de la problemática del tráfico en el Área de Influencia del Proyecto y el Consorcio presento la información de los estudios de tráfico entre otros aspectos relacionados, para lo cual existe evidencia escrita de los análisis efectuados por los especialistas de la Unidad de Planificación Vial (UPV)del Viceministerio de Obras Públicas, así como Actas del Comité Técnico del análisis presentado por los técnicos de la UPV y retomados por el CTS.
A juzgar por la redacción se advierte que se está relacionando etapas que escapan al conocimiento del CTS, se cuestionan aspectos de exclusiva competencia del Propietario del Estudio en una etapa que su servidora desconoce la gestión realizada y por ende cual es la base técnica y contractual de la misma.
En conclusión en lo que respecta a la Coordinación del CTS no se ha incumplido con lo estipulado en los documentos contractuales y los análisis técnicos efectuados por el Consorcio consideran todos los aspectos relacionados con la problemática del trafico tanto para el análisis sin proyecto y con proyecto para lo cual existe documentación escrita que soporta lo dicho anteriormente y tanto el Propietario como el representante del FOSEP han mencionado los documentos donde se puede verificar tal información.
Por lo que aseverar "que no se incluyeron todos los aspectos básicos "no lo considero apropiado cuando se tienen documentos que muestran lo contrario y no es suficiente señalar, sino que debe presentarse la información técnica que demuestre lo que se está aseverando.

Numeral 2
Nuevamente no se hace referencia sobre qué base técnica se soporta el señalamiento efectuado, ya que en el análisis sin proyecto se presenta el informe de las condiciones actuales de la geometría del proyecto y tomando de base dicha información se procedió a efectuar las mejoras pertinentes y puede ser verificado en los correspondiente a este apartado, también puede visualizarse en los planos correspondientes al Diseño Geométrico del corredor.
Infiero de acuerdo a la redacción que no se tuvo a la vista o por algún motivo no se revisó toda la información correspondiente al Diseño, ya que, si mi memoria no me falla, existe documentación referida a este punto dado a que los Términos de Referencia consideraban

los alcances para este tipo de análisis y por ende no ha habido incumplimiento a los documentos contractuales que rigieron el estudio

Numeral 3
En todo proyecto de cualquier tipo se tienen puntos obligados y por lo tanto no se pueden efectuar las modificaciones que tendería a melorar la situación con Proyecto, es el caso que los Términos de Referencia establecían que el diseño debía respetar el derecho de vía existente, por lo que no se podían afectar el derecho de vía y tal como lo indica la representante del FOSEP en su análisis que únicamente hubo tres intervenciones cuyo ancho proyectado es de 1.00 metro por lo que en este caso privo lo establecido por los Términos de Referencia y por ende se ha cumplido con lo estipulado en los documentos contractuales.

Numeral 4
¿Cuál es la base técnica que soporte tal aseveración? Cabe resaltar que el Estudio conto con un marco Legal como son los Términos de Referencia que son el principal instrumento para el desarrollo del Estudio y en ellos se plantean los alcances a nivel de esquema pues el principal objetivo fue el diseño del tramo 1, por lo que no tiene sentido tal señalamiento, por otro lado, el Anexo No.25 tiene la información requerida y no hay incumplimiento a lo establecido en los Términos de Referencia ni al Contrato de Consultoría.

Numeral 5
¡En este numeral se puede inferir que "se está asumiendo" lo que debió ser mejor que lo realizado! Por lo que se vuelve subjetivo el análisis ya que no se está partiendo de la base técnica que soporta el desarrollo del estudio sino de la apreciación de quienes redactaron la misma.
En el desarrollo del estudio se pudo comprobar Ínsitu el comportamiento de las personas en el uso de las pasarelas existentes y una buena parte de la población no las utiliza, este fue uno de los planteamientos, luego se consideró el espacio requerido para el diseño de las paralelas dentro del derecho vía existente y este requería más de lo que se podía disponer por lo que se contravenía a lo estipulado en los Términos de Referencia, por lo que de acuerdo a la experticia del Consorcio propuso "accesos peatonales" controlados por semáforos, para lo cual el Propietario del estudio estuvo de acuerdo con dicha propuesta ya que brindan seguridad y no contravenía con lo estipulado en los Términos de Referencia y por lo tanto no hay ningún incumplimiento al marco legal del estudio.

Numeral 6
¿En este numeral si bien es cierto se hace referencia al Diseño, me pregunto cuál es la base técnica para expresar "el incremento en el tiempo de circulación del tráfico vehicular (BRT y privado) en la zona"? Dada a la redacción entiendo que se trata de un señalamiento del proyecto en operación, esta situación escapa a mi conocimiento y no podría emitir opinión al respecto, pues desconozco la gestión y el marco legal sobre el cual se ejecutó. Puedo indicar que el estudio recomendó accesos peatonales controlados por semáforos lo cual es consistente con lo estipulado en los Términos de Referencia y el marco legal del estudio. Además, para poder sostener este numeral se requiere de un estudio técnico que soporte lo expresado y en este caso el estudio cuenta con todos los análisis requeridos y no hay incumplimiento a los documentos contractuales.

Numeral 7
No visualizo sobre qué base técnica expresa lo indicado en este numeral y cae dentro de la subjetivo, puedo inferir que aborda la situación en la etapa de operación de ser así escapa a mi conocimiento, ya que puedo exponer sobre los planteamientos del estudio basado en el cumplimiento de los Términos de Referencia y dicha situación fue abordada en el estudio y existe documentación que soporta el análisis de la misma, por lo que no hay incumplimientos contractuales.

Numeral 8
Por la redacción puedo inferir que es una apreciación de los que lo han redactado, lo cual se vuelve subjetivo y considero pertinente no emitir opinión al respecto y por otro lado no se tiene una base técnica que lo soporte y no se ha expresado que haya incumplimiento a los documentos contractuales.
Opinión sobre lo expresado por el VMT y FOSEP
Con respecto a los comentarios emitidos por el Propietario del Estudio y el Representante ante el FQSEP, opino que ambos han dado respuesta a cada uno de los numerales redactados por los Auditores de la Corte de Cuenta, citando la documentación técnica generada por el Consorcio que realizo el estudio y que todo lo actuado por el Comité Técnico de Seguimiento se apegó a lo establecido en los Términos de Referencia, Adendas, Bases de Concurso y el Contrato de Consultoría.
Opinión sobre Comentario del Auditor
Dada a la redacción de cada uno de los numerales, no expresa que se haya incumplido con el marco legal del Estudio, sino que hace comentarios de cómo ve el proyecto en la etapa de ejecución, por lo que su cuestionamiento carece de una base legal, menciona aspectos del desarrollo del estudio y lo relaciona con la etapa de ejecución y operación, perdiendo de vista que lo estipulado en el desarrollo del estudio fue de conformidad a unos Términos de Referencia y estos fueron fielmente cumplidos mediante el Seguimiento y Control Técnico a través del Comité.
Retorna aspectos del estudio y los traslada a la ejecución y operación, pero no hace referencia al soporte técnico que respalde la apreciación que tiene del funcionamiento del proyecto y cae en lo subjetivo.
Finalmente, la Auditoria de la Corte de Cuentas no ha demostrado que el CTS haya incumplido con lo estipulado en los Términos de Referencia, sus planteamientos no tienen un soporte técnico y en su mayoría es de apreciación cayendo en un análisis subjetivo.

Así mismo, en nota de fecha 08 de diciembre de 2015, firmada por el Ministro de Obras Públicas y otros, establece lo siguiente:

...EL DISEÑO DEL PROYECTO NO INCLUYÓ TODOS LOS ELEMENTOS TÉCNICOS NECESARIOS PARA SU FUNCIONAMIENTO.
De acuerdo al borrador de informe, "La deficiencia se debe a que el Ministro de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, el Viceministro de Obras Pública y la Comisión de FOSEP responsable del proceso del diseño, no consideraron las obras necesarias para la seguridad de los usuarios, tanto de las vías como del sistema de transporte, al igual que las áreas indispensables para el funcionamiento del proyecto.

Esta situación ha generado inseguridad para los usuarios del sistema al cruzar las vías peatonales por la falta de aceras adecuadas y rampas para personas con limitaciones físicas, se ha incrementado el congestionamiento vehicular, así como no se han cumplido los objetivos establecidos en la carpeta de formulación del proyecto.

a) Art. 26 del Reglamento Operativo del Programa Global de Preinversión Iii del Fondo Salvadoreño de Estudios de Preinversión.

Como normativa incumplida, los auditores retoman el Reglamento Operativo del Programa Global de Preinversión III del Fondo Salvadoreño de Estudios de Preinversión, el cual en el artículo 26 establece: "Los términos de referencia definitivos propuestos por el consultor deberán contener al menos los siguientes aspectos básicos:

Normas y especificaciones de diseño: estudios de ingeniería de campo y gabinete: diseños finales: cantidades de obras y presupuesto: especificaciones de contratación: documentos de licitaciones (cuando sea aplicable): medidas e inversiones para la protección ambiental".

Al respecto, resulta extraño para los suscritos que esta disposición sirva de fundamento del hallazgo en análisis, siendo que regula una etapa durante el proceso de licitación, razón por la que se encuentra dentro del Romano VI del Reglamento, que establece el Procedimiento y secuencia de las operaciones, refiriéndose a la elaboración de ofertas o propuestas técnicas, específicamente a las propuestas que realiza el consultor para mejorar los términos de referencia que servirán para la ejecución del estudio.

Analizando el contexto de esta norma, como se puede apreciar en el artículo anterior, es decir en el Art. 25, se indica que el consultor debe examinar los términos preliminares (los entregados por el propietario) debiendo incluir dentro de su propuesta sus propios términos de referencia; señalando en el Art. 26 los aspectos básicos que el consultor debe tomar en cuenta para realizar dicha propuesta de acuerdo a cada etapa del diseño.

b) Art. 107 de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública.

De acuerdo a esta disposición legal, Cuando el caso lo amerite, el proyecto deberá incluir un estudio previo de ingeniería de los terrenos en los que la obra se va a ejecutar.

Los proyectos de obras deberán comprender necesariamente obras completas y cada uno de los elementos o medios para la realización y utilización de la misma, inclu yendo la adquisición de tierras o de otros inmuebles que fueren necesarios y la remoción oportuna de cualquier obstáculo.

Sobre este punto, se debe recordar que el estudio objeto de examen y la construcción del SITRAMSS no se financiaron con fondos GOES, sino mediante contratos de préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo (contrato de préstamo No. 860/SF-ES y contrato de préstamo 2572/OC-ES respectivamente), por lo- que las ejecuciones de ambas etapas se rigen por a normativa BID.

Por otra parte, esta disposición legal se encuentra en el Título VI, De los contratos, Capítulo 1, Contrato de Obra Pública, razón por la que el legislador ha establecido que, para esta etapa, es decir la ejecución del proyecto (obra) no del estudio de preinversión, se requiere, cuando el caso lo amerite, que se incluya un estudio previo de ingeniería de los terrenos en los que la obra se va a ejecutar.

En ese sentido, esta disposición legal tampoco resulta aplicable.

c) Literal b) del Art. 3 de la Ley del Fondo Salvadoreño de Estudios de Preinversión

"b) Contratar la prestación de Servicios Técnicos de Consultoría para actividades y/o estudios de Preinversión Financiados a organismos del Gobierno Central, con la conformidad del Beneficiario (...) ".

Basta con la simple lectura para concluir que el literal b) del artículo antes mencionado no constituye fundamento del supuesto hallazgo por no encontrarse evidente relación. La situación se agrava porque como en todos los casos, en el borrador de informe el equipo auditor únicamente hace una cita textual sin ningún tipo de explicaciones y análisis, imposibilitando determinar la manera en que dicha disposición fue inobservada, constituyendo nuevamente una violación al derecho de defensa que nos asiste.

No obstante haber aclarado que la normativa citada no tiene relación alguna con el supuesto hallazgo, careciendo en consecuencia de criterio según lo dispuesto en las Normas de Auditoría Gubernamental, nos referiremos a los aspectos técnicos.

Reiterando que el objeto del examen especial es el "Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador, SITRAMSS Fase 1, ejecutado por el Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversián (FOSEP)", (quedando excluida la etapa de construcción de infraestructura y operación del sistema) se debe tener presente que este se encontraba sujeto y debía respetar los documentos contractuales previamente autorizados, por tanto los elementos a señalar se enfocarán a lo establecido en los mismos. Vamos a evitar hacer referencia a la ejecución y a la fase de operación del proyecto, por no ser parte del alcance del examen especial y no debería ser objeto de discusión en este proceso de auditoría.

Para cada una de las condiciones planteadas en este supuesto hallazgo, se presenta un cuadro que resume los alcances solicitados en los Términos de Referencia, el producto desarrollado en el estudio y la evidencia documental, que además se presenta en anexo.

Previo al desarrollo de los cuadros, queremos ser enfáticos en que este supuesto hallazgo, al igual que el anterior, no tiene ninguna base legal y mucho menos técnica, solo contiene apreciaciones subjetivas del equipo auditor, quienes incluso han llegado a citar como fuente notas televisivas y periodísticas sin demostrar ningún respaldo técnico, vulnerando nuevamente nuestro derecho de defensa.

"No existe evidencia de la logística o soluciones concretas y claras de diseño, que permitan solventar con eficiencia los problemas del tráfico particular, no hay una solución funcional que resue/va el problema de que los vehículos privados y sobre todo los de servicios (ambulancias, bomberos, policía, etc.), queden atrapados en embotellamientos, producto de vehículos con desperfectos mecánicos y/a colisiones; esto será más notorio y grave en los tramos en que solo se cuenta con un carril de circulación para el tráfico privado, haciéndolo más pesado y denso; no quedó detallado en planos, ni en las documentos correspondientes al diseño, el mecanismo de solución ante dicha situación, las puntos de acceso, a fin de que las grúas lleguen al vehículo siniestrado, ni la logística a utilizar para su acceso, adicionalmente, no se propusieron bahías (áreas) donde el vehículo pueda apartarse a manera de no interrumpir el tráfico, no se ha comunicado ninguna medida al público en caso de darse esta situación."

Se formularon y diseñaron medidas como se muestra a continuación:

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDAS PLANTEADAS O DISEÑADAS	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
V.3.3. Análisis de capacidad (Anexo 18)	Pasos a desnivel Los estudios de tráfico demostraron que el paso superior existente sobre el	Diseño Final de paso superior con dos carriles en intercepción del Bulevar del Ejército	Tercer Informe e Informe Final del estudio. Planos

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDAS PLANTEADAS O DISEÑADAS	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
	Bulevar José Arturo Castellanos de un solo carril ya era insuficiente para absorber la demanda, independientemente de la ejecución o no del SITRAMSS, también demostraron la necesidad de un paso superior desde la 50 Avenida Nte hacia Bulevar del Ejercito para la mejora del tráfico privado en el entorno del SITRAMSS y la salida de autobuses desde la Terminal de Oriente.	con el Bulevar Jose Arturo Castellanos. Diseño Final del Paso Superior desde la 50 Av. y Bulevar del Ejército.	(Muestra en Anexo 19 y 20)
	Mejoramiento de vías aledañas y desvío de tráfico	Recomendaciones de acciones a realizar en vías aledañas: Mejoramiento de carpeta asfáltica, instalación de semáforos, señalización, cierre de intersecciones, entre otras.	Anexo 4. Estudio de Tráfico. Numeral 13 (Muestra en Anexo 21)
	Ordenamiento del Transporte Colectivo existente en el recorrido del BRT	Plan de rutas del Transporte Colectivo a reestructurar.	Anexo 5. Estudio de Demanda. Numeral 6. Revisión del diseño actual del corredor. Anexo 4. Numeral 9.4. Estudio de Trafico. TPDA proyectado.

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDAS PLANTEADAS O DISEÑADAS	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
			Anexo 19. EIA. Numeral 4.10.3 (Muestra en Anexo 22)
	Paso prioritario a ambulancias, bomberos, policía, etc.	Gestión del Corredor para su uso en caso de emergencias (policía, Bomberos, ambulancias)	Anexo 19. Estudio de Impacto Ambiental. Subprograma del corredor vial y tablas del subprograma. (Muestra en Anexo 23)
	Bahías para desperfectos o estacionamiento, en los puntos que fue posible.	Diseño de bahías	Planos (Muestra en Anexo 24)
	Información y comunicación a la comunidad	Propuesta de divulgación y estrategias de comunicación y participación ciudadana.	Anexo 19. Estudio de Impacto Ambiental. Numeral 9.1.1.2. Medidas ambientales en la etapa de funcionamiento y Numeral 9.2 Programa de gestión social. (Muestra en Anexo 25)

Las medidas anteriores fueron formuladas dentro del Derecho de Vía existente, debido a que el numeral VI.2 de los Términos de Referencia indicaban: el diseño geométrico podrá mejorarse dentro del derecho de vía actual, solamente en casos particulares y debidamente justificados que cuenten con la debida aprobación del VMT se considerará otra opción. Lo anterior demuestra que las recomendaciones concretas fueron establecidas en el estudio.

Como ejemplo se menciona que en el Anexo 5 Estudio de Demanda, quedó establecido que el sistema estaba previsto que funcionara en toda la cuenca Oriente como un único sistema que circularía por el corredor exclusivo del BRT, con rutas troncales, pretroncales y alimentadoras, las cuales se extendían y recogían la demanda de la cuenca oriente por medio de alimentadoras, lo cual evitaba que todas las rutas de dicho sector entraran al Bulevar del Ejército.

Dado que la finalidad del proyecto es que las 51 rutas que existen en la cuenca oriente (buses convencionales) fueran transformadas en un sistema tronco-alimentador integrado que circule únicamente por el corredor, descargando de esa manera los carriles de tráfico privado adyacentes. En ese sentido en el apartado 6.2 del Anexo 05 Estudio de Demanda,

se analizan los distintos escenarios para llevar a cabo la implementación del proyecto, de las cuales el Consultor propuso una de ellas, que era la de sacar del corredor los buses convencionales; por otro lado se plantearon en ese mismo estudio, los inconvenientes de dejar los buses convencionales circulando por el corredor.
Por otra parte, en el numeral 6.2.4 Bases de implantación de la fase 1 del SITRAMSS y definición de escenarios del anexo 5 del estudio, el Consultor dejó establecido que basaría su análisis y planteamientos en las propuestas recomendadas por ellos, ya que la alternativa 1 "Rutas con buses convencionales por el Bulevar del Ejército" provocaría un colapso al sistema, por dicha razón no se planteó como alternativa viable dentro del estudio. En el proyecto se recomendó realizar estudios posteriores, tanto a nivel de infraestructura como de demanda para ampliar la línea y reorganizar la flota, lo cual se encontraba fuera del alcance del estudio realizado.

Adicionalmente en el anexo 4. "Estudio de tráfico" del diseño se realizaron las simulaciones de a situación actual y con proyecto, partiendo de la base que, para la situación con proyecto, únicamente se tendría un 20% de buses convencionales circulando por el corredor (que son las rutas que llegan a la Terminal de Oriente) y que el otro 80% restante sería compensado por la reestructuración del sistema, el cual circularía por el carril exclusivo.
Por lo anterior, en el estudio quedó claro que la vía carece de capacidad actualmente y si bien es cierto en el escenario "con proyecto" aumentaba la velocidad de circulación sobre la misma, el nivel de servicio se mantenía como está actualmente. Un aspecto importante a destacar es que en la simulación del escenario sin proyecto al año 2034, las velocidades eran menores que en el escenario con proyecto, por lo que se puede concluir que la situación hubiese empeorado más aún si no se ejecutaba el proyecto, teniendo en consideración la premisa de eliminar los buses convencionales de los carriles de tráfico privado.
Siendo que la vía en el escenario sin proyecto carecía de capacidad para satisfacer la demanda vehicular, se requiere un estudio específico (de manera integral) con la finalidad de mejorar la capacidad de la misma, teniendo en cuenta que para mejorar la capacidad de una vía se requieren medidas más agresivas, no sólo en el corredor en estudio; sino en las zonas aledañas, analizando de forma integral todo el tráfico en la cuenca Este y posibles acciones para mejorarlo (ampliaciones, calles paralelas, u otro tipo de intervención), lo cual estaba fuera del alcance del estudio. No obstante, a ello, en la etapa de proyecto se determinaron dos puntos de conflicto que eran la intersección del Bulevar del Ejército con la 50 Av. Norte y el Paso Superior José Arturo Castellanos, este último fue ampliado a dos carriles y en la intersección se llevó a cabo un paso superior que permitía resolver ese punto de conflicto, todo ello en función de ayudar en el problema de tráfico de la zona.
Se hace notar que en el anexo 4 del estudio se propuso la eliminación de algunos accesos, cruces o sentidos a fin de reestructurar y mejorar el tráfico en el entorno al corredor SITRAMSS.

2. "No se encontraron propuestas de diseño, que recomendaran los tipos de gira que los vehículos de carga deben efectuar para poder accesar a las diferentes fábricas e instituciones que se encuentran ubicados a la larga de la ruta del proyecto, además de dar una recomendación sobre el mejor tipo de separador a colocar, que lo facilite."

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
No se solicitaba diseños específicos para que el transporte de carga ingresara a fábricas e instituciones.	Se formularon acciones a tomar con el transporte de carga en el estudio de impacto social, se cuantificó el transporte de carga	Identificación, priorización, predicción y cuantificación de los impactos sociales.	Anexo 4. Estudio de Tráfico Anexo 19. EIA Anexo 20. Estudio de Impacto Social Anexo 25.
	en el estudio de tráfico y se realizaron recomendaciones a la normativa del transporte de carga.		(Muestra en Anexo 26)

Como se mencionó en nuestra nota del 29 de julio del presente año, el mejoramiento de todos y cada uno de los accesos de las industrias negocios a lo largo del corredor no formaba parte de los alcances del estudio, de hecho, la responsabilidad del Propietario del inmueble es garantizar que su transporte entre en su propiedad sin necesidad de afectar el tráfico privado, razón por la que se partió de a premisa de adaptarse al ancho actual de la vía.

Se debe mencionar que a disposición de separadores en los carriles BRT es indispensable para garantizar su exclusividad, ya que en este tipo de sistemas se debe asegurar que no haya interrupciones o cortes de tráfico en el corredor como consecuencia de invasiones del tráfico privado en dichos carriles, los cuales afectarían los tiempos de operación del mismo y por ende su funcionabilidad.

3. "En la carpeta de formulación se estableció, que las aceras deberían de tener como mínimo un ancho libre" de 1.5 mínimo. Tomando en cuenta que no se consideró la adquisición de derechos de vías, se tiene que en varios tramos (sobre todo los ubicados dentro del tramo 1), no es posible mantener el ancho establecido, sobre todo tomando en cuenta que dentro del área de circulación del acero, se encuentran ubicados postes de servicios, señalizaciones, etc."

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
Podrá mejorarse el diseño geométrico dentro del derecho de vía actual. VI. Derechos de vía y Reposición de servicios de los TDR (Anexo 27)	Evitar afectación de aceras.	Diseño de aceras de al menos 1.5 mts, en los puntos en que hubo afectación y propuesta de mejoras en los tramos que hubo posibilidad.	Anexo 8. Terracería, Diseño Geométrico y Replanteo. Numeral 7.2. Descripción del Tramo I del trazado. Anexo 15. Derechos de vía. Numeral 4. Otras afecciones que no constituyen un derecho de vía. Planos. (Muestra en Anexo 28)
VI. Reposición de servicios afectados de los TDR (Anexo 29)	Reposición de Servicios afectados.	Servicios públicos y privados afectados, Elementos urbanos afectados y sistemas propios del SITRAMSS	Anexo 16. Servicios Afectados e Implantados (Muestra en Anexo 30)

Sin ánimo de entrar a temas relacionados con la ejecución del proyecto y mucho menos con la operatividad, queremos reiterarle al equipo auditor, como lo puede constatar en campo, que el proyecto fue desarrollado en el área central del corredor y los carriles aledaños a 1 misma. Los puntos donde fue necesario la intervención en las aceras ha sido en los lugares de construcción de algunas estaciones. En dichos lugares las aceras fueron objeto de ampliación y mejoramiento, por lo cual el equipo auditor no puede atribuir este supuesto hallazgo a los suscritos.

La elaboración de instructivos y manuales para el buen funcionamiento del sistema no estaba incluida en los TDR, por tanto, el estudio objeto de examen especial no los incluye. Uno de los alances del estudio era el diseño de un esquema organizacional e institucional para la implantación del SITRAMSS, que fue extensamente desarrollado en el anexo 25.

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
VIII.1Diseño del Esquema organizacional e institucional para la implantación del SITRAMSS De los TDR (Anexo 31)	Esquema organizacional e institucional para la implantación del SITRAMSS	Identificar leyes, decretos, normas, regulaciones, o cualquier otro instrumento legal o normativo para la implementación del SITRAMSS.	Anexo 25. Diseño organizacional e institucional para la implantación del SITRAMSS. (Muestra en Anexo 32)

No se consideraron pasarelas peatonales a desnivel como una mejor solución (ya que disminuyen las interrupciones al tráfico, tanto del BRT como del privado, lo que provoca un menor tiempo de circulación y por ende, la posibilidad de que se produzcan embotellamientos y/o colapsos del tráfico vehicular, además de ser más seguros para el tráfico peatonal. Así mismo, no se consideraron zonas seguras que permitan a la gente cruzar los carriles segregados, a excepción de las pasarelas y los cruces peatonales, los cuales no dan abasto al tráfico peatonal, que ocurre en varias zonas del proyecto."

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
V.8.7. identificación. Priorización, predicción y cuantificación de impactos ambientales (Anexo 33)	Pasos seguros para el peatón.	Sustitución de pasarelas afectadas y diseños de pasos peatonales.	Documento 1. Memoria. Numeral 7.16.2. Pasarelas Afectadas Planos (Muestra en Anexo 34)

Reiteramos que en el estudio se analizaron alternativas para los pasos peatonales determinándose que los pasos a nivel, facilitan el acceso peatonal y son más inclusivas por ser accesibles a personas con capacidades especiales, tercera edad y enfermos, en tanto se desechó el uso de pasarelas peatonales a desnivel ya que presentan muchas desventajas: no pueden ser usadas por personas discapacitadas o deben desarrollarse en grandes longitudes, son caras, presentan una afectación visual elevada, ocupan espacio en las aceras y se comprobó que las pasarelas elevadas existentes en el recorrido no eran muy utilizados por diversos motivos, y muchos de los peatones preferían cruzar la calle directamente con muchos riesgos. Las pasarelas afectadas fueron sustituidas por pasos peatonales seguros, aspectos que ya fueron mencionados en nota presentada el 29 de julio de 2015 y sin mayor argumento, no fueron valorados.

a) Para el acceso a las paradas el Consultor siguió el criterio de dar paso por medio de cruces a nivel (debidamente semaforizados), dejando establecidas las razones del por qué a su juicio no era indispensable la utilización de pasarelas en cada una de las paradas, entre ellas se mencionan la siguientes: requieren grandes longitudes de desarrollo para ser utilizadas por personas con discapacidad, tienen un costo alto, representan una afección visual elevada, ocupan muchas veces el poco espacio de acera, no existe espacios libres aledaños a las paradas para la construcción de las rampas de acceso a las mismas por lo que se necesitaría la adquisición de derechos de vía y por último, un factor que más ha influenciado es el poco uso que actualmente se tiene de dichas estructuras, pues se ha constatado que en la zona, a pesar que hay pasarelas (tal es el caso del Parque Infantil) la gente sigue cruzando a nivel, aún incluso bajo la propia pasarela, lo cual genera riesgos de accidentes en el corredor, por dicha razón la creación de pasos peatonales controlados es una solución práctica, segura para el peatón y de bajo costo para el proyecto. Cabe recalcar que la solución planteada de pasos a nivel, es una alternativa para llevar a cabo los cruces y fue planteada en el estudio con justificantes válidas para su desarrollo, otra alternativa es la de los pasos a desnivel, que no fue seleccionada por el Consultor por las razones antes expuestas, lo cual no quiere decir que una u otra alternativa sea errónea, simplemente el Consultor seleccionó de forma justificada y adaptando a la realidad nacional, la alternativa que a su juicio se podía aplicar más, teniendo en cuenta las limitantes de espacio se tienen y partiendo de la premisa de generar la menor afectación a la propiedad privada evitando la adquisición de derecho de vía que encareciera el proyecto.

b) Cabe destacar que entre las alternativas a utilizar en este tipo de sistemas para dar acceso peatonal a las paradas, se pueden mencionar los pasos subterráneos, pasos a nivel o pasos elevados (pasarelas) los cuales tienen sus ventajas y desventajas dependiendo de cada caso en específico; no hay que perder de vista, que la solución que se adopta en un proyecto corresponde a las condiciones del entorno (sociales y económicas) y a las condiciones de infraestructura y disponibilidad de espacio que se tienen en la zona. En ese sentido, no se puede decir que el estudio tiene una deficiencia en ese aspecto, ya que, como se mencionó anteriormente, el Consultor recomendó una alternativa de paso peatonal a nivel en las zonas de las paradas, considerando ámbitos sociales, de seguridad y de costos; lo cual se adecua perfectamente a las necesidades de este tipo de sistemas, como ejemplo de esto son los BRTS de Taipei, Bogotá, Cali, Guayaquil, Barranquilla, Guatemala, Quito, México, Curitiba los cuales presentan este tipo de pasos en sus estaciones, ya que además de ser una solución práctica representan un menor costo de inversión.

El diseño de los accesos peatonales es con el objeto de brindar seguridad a los peatones y seguridad vial.

6. "El diseño establece que en la parada de Antekirta, ubicada sobre el boulevard del Ejército, se consideraron accesos peatonales a nivel por separado para acceder a la plataforma de embarque y desembarque, lo que obliga a colocar semáforos peatonales en cada uno de los ingresos, por lo que se tiene dos interrupciones del tráfico vehicular en un tramo corto del trayecto, con el consiguiente incremento en el tiempo de circulación del tráfico vehicular (BRT y privado) en la zona."

En relación a este punto, los términos de referencia establecían como uno de los productos de la consultaría la entrega de un anteproyecto o diseño conceptual de las paradas o estaciones, no como erróneamente o expresa el equipo auditor al referirse al diseño. Fue

con este anteproyecto de diseño que se inició el proceso de contratación bajo la modalidad de diseño más construcción de la estación.
Finalmente, queremos aclararles que no existen dos interrupciones al tráfico vehicular mencionado por el equipo auditor, que solo hay un acceso de embarque y desembarque y que solo existe un semáforo.

8. "El tráfico de transporte colectivo, de carga y privado, se desvía de la zona del SITRAMSS, a calles que no presentan las condiciones adecuadas para absorber toda la cantidad y tipo de vehículos dificultando el tráfico. Además, no consideraron que el cableado eléctrico, telefónico, que atraviesa transversalmente las calles no poseen la altura adecuada para permitir la circulación del tráfico pesado, interrupción de los servicios."

ALCANCES SOLICITADOS EN LOS TDR	MEDIDA	PRODUCTO ELABORADO EN EL ESTUDIO	EVIDENCIA DOCUMENTAL
VI.6 Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras. (Anexo 37)	Optimización a la circulación vial.	Propuesta de Corredores de Circulación y plano de vías alternas de circulación.	planos (Anexo 38)

La condición señalada no corresponde a la fase de preinversián, además se basa en un criterio subjetivo, confuso y arbitrario, no técnico ni legal. El equipo auditor no presenta ningún estudio técnico que respalde dicho hallazgo. Las observaciones de auditoria para ser serias deben tener evidencias suficientes y competentes, lo cual no se refleja en ninguna parte del borrador de informe.
8. "E! diseño establece que el proyecto es un Sistema Integral", para un Sistema Integral, sin embargo éste no fue diseñado completamente, ya que las paradas de buses y (a terminal de Integración fueron dejados a nivel de anteproyectos; en lo referente a los patios talleres y centro de control, éstos fueran dejados a nivel de perfil, los cuales no cuentan con mayor información y además, no se estaba con ¡os terrenos, ya que eran propiedad de FENADESAL y no se cuenta con una resolución para poder disponer de estos. Dejando el diseño incompleto para iniciar su ejecución."
No es cierto lo que afirma el equipo auditor que el proyecto es un "sistema integrd", lo que contiene es el diseño de una vía para ser usado por un sistema de buses BRT, que es parte de un sistema integrado de transporte capaz de funcionar de forma independiente. Las paradas, la terminal, centro de control, patios y talleres, buses, tecnología, sistema de recaudo, sistema de alimentación, sistema BRT, tarifa, estructuran organizacional, son componentes que no se pueden considerar dentro de un proyecto único, aunque forman parte del sistema integrado.
Patios y talleres, al igual que las unidades de transporte, son temas relacionados con la inversión privada, en la que el Estado solo es un facilitador, regulador, controlador y autorizante.

Las paradas y la terminal, de acuerdo a los términos de referencia, se requirieron a nivel de anteproyecto o diseño conceptual, es una modalidad permitida por la normativa BID e incluso la misma LACAP.
El equipo auditor no ha sido capaz de expresar cual ha sido la norma incumplida, constituyendo este hallazgo en subjetivo y arbitrario, atentatorio de la seguridad jurídica y violatorio del principio de legalidad.

Queremos recordarles que los funcionarios públicos sin excepción están sujetos al Art. 86 de la Constitución de la República, por eso le exigimos al equipo auditor que se nos comunique previo a emitir cualquier otro informe la norma incumplida.
El seguimiento técnico se apegó a los alcances establecidos en los Términos de Referencia entregados por el propietario a los concursantes, parte integrante del contrato firmado con el Consorcio ACCIONA -TrC -Escallon Morales, los cuales establecen los alcances siguientes:

	ALCANCE ESTABLECIDO EN LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA	**EVIDENCIA DOCUMENTAL**
Terminal de Integración	Anteproyecto de la Terminal	Numeral V.7 literal a) de los Términos de Referencia (Anexo 39)
Estaciones	Anteproyecto de Estaciones	Numeral V.7 literal b) de los Términos de Referencia (Anexo 40)
Patios y talleres	Diseños no incluidos en los alcances del estudio de preinversión, pero el consorcio aportó un diseño conceptual.	
Puesto de control	Diseños no incluidos en los alcances del estudio de preinversión, pero el consorcio aportó un diseño conceptual.	

De los comentarios del auditor para este supuesto hallazgo en borrador de informe.

Numeral 1
a) Se ha señalado el hecho de que la solución propuesta en el diseño del proyecto, no incluía medidas concretas y exactas para mitigar y reducir el impacto que el sistema tiene en el tráfico privado, únicamente se plantean recomendaciones que, según se ha comprobado con la realidad, no han funcionado adecuadamente, por lo que en la actualidad que el tráfico de la zona metropolitana se encuentra totalmente colapsado. No hay que perder de vista, que, aunque la prioridad sea transporte colectivo (por tener una mayor cantidad de usuarias), también la personas que se transportan en vehículos privados tienen derechos; no se puede buscar el beneficio de un sector de la población en detrimento de otro sector. Es más, se tiene el caso que los tiempos de circulación del transporte privado se han visto incrementados por los continuos embotellamientos que se

producen en las diferentes calles de la ciudad capital, debido al cierre de los carriles exclusivos para el uso del SITRAMSS, por (o que se puede concluir que las medidas que se plantearon en el estudio no han sido las más adecuadas para mitigar y reducir los problemas de/tráfico privado.

b) A pesar de que la mayor parte de la población del AMSS se mueve por medio del transporte público, esto no implica olvidarse de las personas que se mueven por medio del transporte privado, ya que estos últimos tiene tantos derechos como los primeros. Partiendo de que esta premisa, se ha señalado el hecho de que la solución propuesta en el diseño del proyecto, no incluía medidas concretas y exactas para el tráfico privado, únicamente se plantean recomendaciones que, según se ha comprobado con la realidad, no han funcionado adecuadamente, por lo que se tiene en la actualidad que el tráfico privado de la zona metropolitana se ha visto afectado.

Todo el planteamiento hecho por los señores auditores pretendiendo justificar este posible hallazgo no tiene ningún fundamento técnico, tampoco señalan Id normativa legal incumplida, el argumento que el área metropolitana de San Salvador se encuentra colapsada por culpa del SITRAMSS, es absolutamente falso.

¿Qué nexo causal podría existir entre el SITRAMSS y los congestionamientos de zonas como La Gloria, ¿Rancho Navarra, La Jerusalen, entre otras? El tráfico es causado por el incremento del parque vehicular en los últimos años.

Lo anterior demuestra que estos aspectos son señalamientos que arbitrariamente infieren el equipo auditor que no cuentan con fundamento alguno.

Numeral 2

a) y b) Si bien es cierto el problema ya existía previo a la implementación del SITRAMSS, se tiene que, en aquella situación, se contaba con 2 y 3 carriles en una misma vía, por lo que, a pesar de que los vehículos invadían (a vía pública durante las maniobras de acceso, el tráfico no se veía completamente interrumpido. Además de ello, las medidas aportadas por el estudio no han resuelto el problema, sobre todo en el caso de los separadores, ya que tomando en cuenta el tipo de separadores que se han construido a lo largo del proyecto (supersapos), los cuales cortan por completo la maniobra, lo cual obliga a que el tráfico privado se vea completamente detenido por más de 30 minutos, sin ninguna opción de ruta alternativa que pueda tomar (tomando en cuenta todo el tráfico privado y de carga se ve obligado a circular en una solo carril).

Se hizo un análisis de todo el corredor en virtud a las propuestas de acciones a tomar para el transporte de carga, se realizaron recomendaciones en el Anexo 20 Estudio Social y fue respondido y aprobado por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA)15.

Los resultados del EIA fueron sometidos a consulta pública, se invitaron a las distintas industrias, comercio, escuelas, entre otras; para que manifestaran dudas o inconvenientes. En este caso en específico, el Consorcio asevera en virtud a los resultados "(...) El Bulevar del Ejército no verá afectados los dos carriles exteriores por sentido por lo que no se afectará el acceso a las industrias. Respecto a los vehículos que actualmente cortan todo el corredor para acceder de manera ilegal a sus industrias, deberán acatar la normativa vial vigente. Si bien, en caso de que soliciten un permiso y se les sea concedido, lo podrán efectuar en horarios nocturnos que no afecten al tráfico de los vehículos privados o colectivos del corredor (,)"

No obstante, lo anterior, todo el planteamiento hecho por los señores auditores pretendiendo justificar este posible hallazgo no tiene ningún fundamento técnico, tampoco señalan la normativa legal incumplida.

Numeral 4

a) Dentro de los documentos verificados y que corresponden a la formulación, se menciona un esquema para la implementación SITRAMSS, pero no se elaboró un reglamento, ni las correspondientes leyes que son necesarias para el adecuado funcionamiento del proyecto (no para la etapa de diseño). Era necesario y conveniente contar desde el principio, a fin de regular el funcionamiento de este sistema; dicho reglamento debería de seguir el trámite correspondiente y contar con las aprobaciones debidas, a fin de normar su uso y prever situaciones a futuro. No podemos estar esperando a que se produzcan estas para luego establecer la norma, lo correcto es establecer le marco legal previo a la etapa de funcionamiento, a fin de que todos estén en conocimiento de lo que está permitido y lo que no está permitido hacer, además de establecer procedimientos en función de las situaciones que se presentan, sin tener que improvisar soluciones. Durante el funcionamiento del sistema completo, se pueden hacer las correcciones que se estimen convenientes, pero no es posible que se tomen decisiones o "prueba y error", alguna base normativa deberá de considerarse y, a partir de ella, efectuar ¡as correcciones que se consideren necesarias, a fin de perfeccionar situaciones inadecuadas. Es más, si consideramos su afirmación dada en los comentarios anteriores, la cual menciona: I para la operación del sistema, una vez finalizados todos los componentes, ya estará en vigencia la reglamentación que establecerá las condiciones normativas para la operación del nuevo y moderno sistema de Transporte" (el subrayado es nuestro), se entiende que el reglamento se elaborara hasta que se pongan el funcionamiento todos y cada uno de los componentes, por lo que se tendría que a partir de marzo del corriente año, el BRT comenzaría a funcionar sin reglamento, puesto que la terminal y el puesto de control central no estaban funcionando cuando el SITRAMSS inicio operaciones, y siguen sin funcionar a la fecha.
   Lo señalado no evidencia normativa incumplida y se encuentra fuera del alcance del examen especial.

   Numeral 5

   a) En cuanto al problema de las pasarelas, en noticias del 15 de mayo de 2015 se tiene que el viceministerio de transporte ha instalado un paso peatonal a desnivel en la zona de los centros comerciales en Soyapango. Asimismo, el martes 16 de diciembre del 2014, la autoridades del MOP y VMT, confirmaron durante entrevista detallada por la persona escrita, que se hará un estudio para introducir el uso de " pasarelas que respondan a los principios de acceso universal"; es decir, que se admite que estas deberían de formar parte de la solución del tráfico peatonal, por lo que, aunque sean complementarias, debieron de estar incluidas desde un inicio en la formulación del proyecto, lo cual constituye una deficiencia de la carpeta..
   b) Además el Ministro de Obras Publicas confirmó durante una entrevista detallada por la prensa escrita, que se considera como un "subsistema complementario"; es

decir, que se admite que estas deberían de formar parte de la solución de tráfico peatonal y, aunque sean complementarias, debieron de estar incluidas desde un inicio en la formulación del proyecto, lo cual constituye uno deficiencia de la carpeta.
Reiteramos que cumplimos el principio de accesibilidad universal y con relación a las notas periodísticas mencionadas, el Ministro de Obras Públicas, según el periódico él manifestó que se realizaría un estudio para introducir el uso de pasarelas que respondan a los principios de acceso universal. Es falso lo que afirma el equipo auditor al decir que el ministro admite que las pasarelas deberían de formar parte de la solución del tráfico peatonal.
Lo anterior denota que se ha tergiversado las declaraciones del ministro, sacándolas de contexto pretendiendo con ello fundamentar un posible hallazgo en detrimento o atropello de los funcionarios relacionados con este arbitrario hallazgo.

Numeral 7
En cuanto a los comentarios dados por/a Administración, se tiene que confirmar que "no establece el desvío de transporte de carga y privado" durante la etapa de diseño. Es decir, no se plantea una solución concreta en cuanto a las medidas o tomar en cuenta para agilizar el tráfico de cargo y privado; aunque esto situación es evidente hasta que los buses inician su operación, es un aspecto que debió de haber sido tomado en cuenta durante la etapa de diseño, a fin de minimizar el impacto negativo en el tráfico privado y no estar improvisando uno vez inicia funcione del proyecto. Es más, hay que tomar en cuenta que dichas vías alternas carecen de las dimensiones, condiciones, alineamiento horizontal, etc. para absorber la nueva demando de tráfico generada por la solución propuesto.
Todo el planteamiento hecho por los señores auditores pretendierdo justificar este posible hallazgo no tiene ningún fundamento técnico, tampoco señalan la normativa legal incumplida y se encuentra fuera del alcance del examen especial.
En conclusión, se ha demostrado que algunos aspectos mencionados por los auditores se encuentran establecidos en el estudio y otros no forman parte del alcance del mismo. Las decisiones adoptadas por el consultor se encuentran justificadas técnicamente, a diferencia de las afirmaciones que se realizan en el Borrador de Informe, que en algunos casos incluso toman como fuente publicaciones realizadas por periódicos de circulación nacional. Lo anterior, y como ya se mencionó en párrafos anteriores, vulnera nuestro derecho de defensa, por tener que intentar ejercerlo para desvanecer meras apreciaciones subjetivas que no indican fuentes fidedignas o técnicas que permitan determinar por ejemplo que realizar o adoptar una medida era mejor o más conveniente, tal como lo ha realizado el equipo auditor.

En nota de fecha 15 de marzo de 2015, suscrita por el Ministro de Obras Publicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano; manifiesta:

"Sobre este hallazgo se hará énfasis en dos aspectos importantes, los cuales se detallan a continuación:
En relación al uso del carril segregado para los vehículos en estado de emergencia (ambulancias, bomberos, policía, etc.) se agrega la resolución del dieciséis de abril de dos mil quince, mediante la cual la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de

Transporte, faculta a los cuerpos de seguridad atención de emergencias para que puedan utilizar el carril exclusivo.

Por otra parte, el equipo auditor señala que no se cuenta con una resolución para poder disponer de los inmuebles propiedad de CEPA en los que se construirán los patios y talleres. Al respecto, se adjunta copia de escritura pública de comodato otorgado por CEPA al operador del sistema BRT.

Finalmente se aclara que los otros argumentos del equipo auditor..."

COMENTARIO DEL AUDITOR

1. Se ha señalado el hecho de que la solución propuesta en el diseño del proyecto, no incluía medidas concretas y exactas para mitigar y reducir el impacto que el sistema tiene en el tráfico privado y del peatón.

   En cuanto a los comentarios hechos por la Administración, el anexo 21 que mencionan Mejoramiento de vías aledañas y desvío de tráfico, se refiere a mejoras para los desvíos temporales (durante el proceso constructivo), y no precisamente a medidas permanentes a implementar cuando el proyecto ya se encuentre en funcionamiento. El Art. 2 del Reglamento de los Comités Técnicos de Seguimiento establece que el Comité Técnico de Seguimiento (Comité o CTS), es el órgano colegiado interdisciplinario que tiene a su cargo el control, supervisión y seguimiento técnico del trámite de las solicitudes de financiamiento y de cada uno de los estudios de proyectos financiados por FOSEP (el subrayado es propio). Así mismo, el Art. 14, literal b), del Reglamento de los Comités Técnicos de Seguimiento, indica que, durante la etapa de seguimiento y control técnico del estudio, el Comité deberá analizar y evaluar el contenido de los informes presentados por los consultores de acuerdo a los documentos contractuales: Términos de Referencia, Propuesta Técnica y Contrato de Consultoría. En vista de ello, se tiene que los comentarios dados por la Administración no aportan elementos nuevos que permitan desvanecer y/o modificar la observación comunicada, por lo que esta se mantiene.

2. Si bien es cierto el problema ya existía previo a la implementación del SITRAMSS, se tiene que, en aquella situación, se contaba con 2 y hasta 3 carriles en una misma vía, por lo que, a pesar de que los vehículos invadían la vía pública durante las maniobras de acceso, el tráfico no se veía completamente interrumpido. Además de ello, las medidas aportadas por el estudio no han resuelto el problema, sobre todo en el caso de los separadores, ya que tomando en cuenta el tipo de separadores que se han construido a lo largo del proyecto (supersapos), los que cortan por completo la maniobra de circulación., y obliga a que el tráfico privado se vea completamente detenido por más de 30 minutos, sin ninguna opción de ruta alternativa que pueda tomar, lo evidenciamos en visita relizada al proyecto (Anexos).
   En la página 18/30, de la nota de fecha 08 de diciembre de 2015, firmada por el Ministro de Obras Públicas y otros, en el segundo párrafo, mencionan: "teniendo en cuenta que para mejorar la capacidad de una vía se requieren medidas más agresivas, no solo en

el corredor en estudio, sino en las zonas aledañas, analizando de forma integral todo el tráfico en la cuenca Este y posibles acciones para mejorarlo (ampliaciones, calles paralelas, u otro tipo de intervención)." Posteriormente, en el tercer párrafo, dicen lo siguiente: "Se hace notar que en el anexo 4 del estudio se propuso la eliminación de algunos accesos, cruces o sentidos a fin de reestructurar y mejorar el tráfico en el entorno al corredor SITRAMSS." Se tiene que en esa dirección va encaminada la observación: las soluciones a que se refiere el numeral anterior y a las que se refiere este numeral, tendrían que haber sido más profundas y concretas, no solamente incluir recomendaciones de medidas que no han resuelto el problema de todo el tráfico desviado de la ruta SITRAMSS.

3. Sin tomar en cuenta los servicios que afectan las zonas de circulación peatonal, se tiene que hay muchas aceras, sobre todo en la zona del boulevard del Ejército Nacional, que no cumplen con el ancho mínimo que el mismo estudio propone (lo cual es verificable en las fotografías que se anexan.

   Al considerar la premisa que planteaba la carpeta de formulación del proyecto, que no se permitirán afectaciones al derecho de vía (se tenía que respetar el derecho de vía existente), no es posible afirmar que todas las aceras tienen un ancho mínimo de 1.0 ml., incluyendo los tres puntos que ellos mencionan. La mayor parte de las aceras ubicadas en el boulevard del Ejército no cumplen con dicho ancho mínimo, es decir, las condiciones planteadas en la carpeta de formulación no coinciden con las condiciones reales encontradas en campo, lo cual constituye una falta de diseño. Independiente de la zona que se haya trabajado, se menciona que las aceras del proyecto no serán menores de 1.0 mt, lo cual no se cumple.

4. Dentro de los documentos verificados y que corresponden a la formulación, se menciona un esquema para la implementación del SITRAMSS, pero no se elaboró un reglamento, ni las correspondientes leyes que son necesarias para el adecuado funcionamiento del proyecto (no para la etapa de diseño). Lo conveniente es contar con dicho relaglamento desde el principio, a fin de regular el funcionamiento de este sistema lo correcto es establecer el marco legal previo a la etapa de funcionamiento. Es más, si consideramos su afirmación dada en los comentarios anteriores, la cual menciona: "para la operación del sistema, una vez finalizados todos los componentes, ya estará en vigencia la reglamentación que establecerá las condiciones normativas para la operación del nuevo y moderno sistema de Transporte" (el subrayado es nuestro), se entiende que el reglamento se elaborará hasta que se pongan en funcionamiento todos y cada uno de los componentes, por lo que se tendría que el BRT comenzaría a funcionar sin reglamento, puesto que la terminal y el Puesto de Control Central no estaban funcionando cuando el SITRAMSS inició operaciones, y siguen sin funcionar a la fecha.

   Hay que tomar en cuenta que, según el Art. 2 del Reglamento de los Comités Técnicos de Seguimiento establece que el Comité Técnico de Seguimiento (Comité o CTS), es el órgano colegiado interdisciplinario que tiene a su cargo el control, supervisión y seguimiento técnico del trámite de las solicitudes de financiamiento y de cada uno de los estudios de proyectos financiados por FOSEP (el subrayado es propio). Así mismo, el Art. 14, literal b), del Reglamento de los Comités Técnicos de Seguimiento, indica que, durante la etapa de seguimiento y control técnico del estudio, el Comité deberá

analizar y evaluar el contenido de los informes presentados por los consultores de acuerdo a los documentos contractuales: Términos de Referencia, Propuesta Técnica y Contrato de Consultoría. Para poder poner en marcha un proyecto, hay que contar con todo el marco legal y la normativa necesaria, a fin de evitar que una vez finalizado el proyecto, éste no pueda entrar en funcionamiento por falta de la reglamentación adecuada, por lo que tomando en cuenta lo dicho al inicio (Reglamento de los Comités Técnicos de Seguimiento), el Comité tenía la autoridad para, antes de efectuar la licitación, haber modificado los alcances de los TDR (cuando estaban verificando la información presentada por el VMT), a fin de aprovechar al máximo el trabajo de la consultoría y lograr así que la implementación del proyecto fuera lo más expedita posible. .

1. No se da una solución al problema, solamente dice que los anchos de las aceras y los espacios no son suficientes, se confirma que los anchos de las aceras no son suficientes para resolver el el problema; por lo que la condición se mantiene.

6- La respuesta de ellos confirma que la falla que fue corregida durante la ejecución del proyecto, es decir, que existió desde la formulación de este. Debido a que según el diseño se tenía el doble de interrupciones al tráfico en el tramo de la parada de Antekirta (dos accesos y dos salidas, puesto que las paradas de este estacionamiento quedaron más retiradas entre sí que en el resto de paradas), durante la ejecución del proyecto se decidió eliminar dos de ellas e interconectar las dos rampas de la parada. Es importante hacer notar que este error se detectó hasta la ejecución del proyecto, y no durante la etapa de diseño, por lo que se tendría que esto constituye una deficiencia de diseño, la cual fue corregida durante la etapa de ejecución.

7. En cuanto a los comentarios dados por la Administración, se tiene que confirman que "no establece el desvío de transporte de carga y privado" durante la etapa de diseño. Es decir, no se plantea una solución concreta en cuanto a las medidas a tomar en cuenta para agilizar el tráfico de carga y privado. Es más, hay que tomar en cuenta que dichas vías alternas carecen de las dimensiones, condiciones, alineamiento horizontal, etc., para absorber la nueva demanda de tráfico generada por la solución propuesta. Dentro del desarrollo del proyecto, se ha señalado que no existen medidas concretas para mejorar la circulación del tráfico privado. Al tener un tráfico existente con determinadas condiciones, y se modifican estas, se tienen que proponer medidas concretas que permitan minimizar los efectos negativos que se producirán al resto de la zona; si bien es cierto, aunque se mencionaron "recomendaciones" a tomar en cuenta en la zona, se tuvo que haber propuesto soluciones más concretas y detalladas.

8. Dentro de las condiciones planteadas por el Consorcio en cuanto al proyecto del SITRAMSS, se menciona que el proyecto no debe de ser inaugurado sin estar completo, es decir, contar con todos y cada uno de sus componentes; es más, aclaran que, si no se cumple esta premisa y se inicia su funcionamiento parcial, se corre el riesgo de que el proyecto no cumpla a cabalidad sus metas y pierda credibilidad. Es por ello que se hace el señalamiento, porque la formulación debió de incluir diseños completos y no parciales y/o anteproyectos.

Se tiene que buena parte del diseño, quedó en la etapa de anteproyecto y/o perfil (las rutas y las paradas son las únicas que quedaron a nivel de diseño final, la terminal quedó solo a nivel de anteproyecto, y los patios y talleres y el puesto de control central a nivel de perfil); a pesar de que así fue solicitado en los TDR, según lo establecido por el propietario, el CTS debió de corregirr dicha situación (o por lo menos dejar constancia de que lo sugirió), pues esto significa el destinar recursos en proyectos que en primer lugar de definir exactamente la ubicación de los patios y talleres, así como también del Puesto de Control Central (incluyendo la documentación legal correspondiente, pues a esta fecha, se tiene no se tiene definida su ubicación y aparentemente estas no estarán ubicadas en los lugares propuestos en el diseño).

Es importante mencionar que el Art. 2 del Reglamento de los Comités Técnicos de Seguimiento emitido por el FOSEP establece que el Comité Técnico de Seguimiento (Comité o CTS), es el órgano colegiado interdisciplinario que tiene a su cargo el control, supervisión y seguimiento técnico del trámite de las solicitudes de financiamiento y de cada uno de los estudios de proyectos financiados por FOSEP.
Así mismo, el Art. 14, literal b) del mismo Reglamento, indica que, durante la etapa de seguimiento y control técnico del estudio, el Comité deberá analizar y evaluar el contenido de los informes presentados por los consultores de acuerdo a los documentos contractuales: Términos de Referencia, Propuesta Técnica y Contrato de Consultoría. Esto quiere decir que la Comisión Técnica de Seguimiento supervisa y da seguimiento y control técnico del estudio, es decir, no solo comprueba que se dé cumplimiento a los alcances de los términos de referencia dados por el propietario, sino que además debe de verificar que las soluciones planteadas sean las adecuadas, además de "brindar asesoría técnica en materia de preinversión" (Según se menciona en la página 1, penúltimo párrafo, de la nota de referencia ST-711/15, de fecha 02 de diciembre de 2015, firmada por la ingeniero miembro del Comité para el referido estudio). Además, una vez entregados los TDR a los concursantes, se pueden introducir cambios a los mismos, por lo que sí es detectada una omisión o falta, no hay impedimento legal a modificar y mejorar los TDR, siempre en la búsqueda de lograr el mayor cumplimiento de los objetivos del proyecto.
Por otra parte, en el numeral 5, segundo párrafo, página 7, del documento Memoria, el Consultor establece lo siguiente: "El Propietario estableció un mecanismo de diálogo y seguimiento del Proyecto del SITRAMSS a través del **VMT** y mediante apoyo técnico y financiero del **FOSEP**. A tal fin el VMT nombró un **responsable del Proyecto** y se conformó entre ambas instituciones según contrato un **Comité Técnico de Seguimiento**. Por parte del Consorcio el mecanismo de diálogo con el Propietario fue desarrollado por el **Gerente del Consorcio**." En vista de lo anteriormente descrito, no se puede asumir una posición de que el CTS no tiene responsabilidad en la parte técnica.
Adicionalmente, buena parte del diseño, quedo en la etapa de anteproyecto o perfil; a pesar de que así lo hay solicitado en los TDR, tanto el propietario como el CTS, debieron en primer lugar de definir exactamente la ubicación de los patios y talleres, así como también del Puesto de Control Central (incluyendo la documentación legal correspondiente), pues a esta fecha, se tiene no se tiene definida su ubicación y aparentemente estas no estarán ubicadas en los lugares propuestos en el diseño.

Tomando en cuenta que según la LACAP en el Art. 107, Estudio Previo y Obra Completa, inciso segundo establece: "Los proyectos de obras deberán comprender necesariamente

obras completas y cada uno de los elementos o medios para la realización y utilización de la misma icluyendo la adquisición de tierras o de otros inmuebles que fueren necesarios y la remoción oportuna de cualquier obstáculo.
Por lo que para proceder al diseño se debio contar con las escrituras de propiedad de la ubicación de los proyectos, a fin de evitar que la inversión hecha en el diseño se "desperdicie"; en vista de ello, hubiera sido más recomendable haber definido primero las ubicaciones definitivas de los diferentes componentes del sistema integral, para luego proceder a, en un solo gasto, proceder a efectuar el diseño completo del sistema, y no por partes, que es como se ha hecho. Ahora, una vez se definan las ubicaciones definitivas de las partes del sistema, se tendrá que contratar a otra empresa, o bien, incluir en la ejecución que modifiquen, completen o hagan un nuevo diseño, lo cual siempre implica tiempo y recursos, lo que se traduce en incrementar los costos del proyecto.

En cuanto a los comentarios dados por la Administración en nota de fecha 15 de marzo de 2016, por parte del Ministro de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, en el cual plantea lo siguiente: "En relación al uso del carril segregado para los vehículos en estado de emergencia (ambulancias, bomberos, policía, etc.) se agrega la resolución del dieciséis de abril de dos mil quince, mediante la cual la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte, faculta a los cuerpos de seguridad o atención de emergencias para que puedan utilizar el carril exclusivo". En cuanto a esta parte, se tiene que el equipo de Auditoría de la Corte de Cuentas, se retiró de las instalaciones del FOSEP en el mes de febrero de 2015, por lo que a la fecha de la Auditoria, no se tenía ninguna información al respecto del reglamento; ahora bien, esta resolución no constituye un reglamento en sí, sino únicamente una disposición que permite que los vehículos de emergencia circulen por el carril segregado, pero esto no constituye un reglamento en cuanto al uso del carril segregado y demás.

Siguiendo con la nota, el señor Ministro menciona: "Por otra parte, el equipo auditor señala que no se cuenta con una resolución para poder disponer de los inmuebles propiedad de CEPA en los que se construirían los patios y talleres. Al respecto, se adjunta copia de escritura pública de comodato otorgada por CEPA al operador del sistema BRT." En cuanto a esto, se tiene que la LACAP es clara, cuando exige que uno de los prerrequisitos para poder efectuar trabajos de infraestructura (el Art. 107, Estudio Previo y Obra Completas, de la LACAP, establece lo siguiente: "Cuando el caso lo amerite, el proyecto deberá incluir un estudio previo de ingeniería de los terrenos en los que la obra se va a ejecutar.
Los proyectos de obras deberán comprender necesariamente obras completas y cada uno de los elementos o medios para la realización y utilización de la misma, incluyendo la adquisición de tierras o de otros inmuebles que fueren necesarios y la remoción oportuna de cualquier obstáculo."); además, como se está discutiendo la etapa de diseño, se tiene que dicho comentario dado por la Administración, confirma que el diseño fue ejecutado cuando no se tenía una escritura del inmueble, lo cual viene a confirmar la condición reportada. Así mismo, El REGLAMENTO GENERAL DEL FONDO SALVADOREÑO PARA ESTUDIOS DE PREINVERSION, CAPITULO I, Objeto y Finalidades, en su Art. 2.-, establece:
"Los recursos del FOSEP, se destinarán a mejorar la disponibilidad y calidad de proyectos debidamente identificados, formulados y evaluados mediante el otorgamiento de

financiamiento en forma adecuada y oportuna, a usuarios del sector público y privado, para la realización de estudios con firmas consultoras previamente calificadas y que por su monto no pueden ser financiados por aquéllos".

En vista de lo anterior, se tiene que los comentarios dados por la Administración, no permiten modificar o desvanecer el hallazgo, por lo que éste se mantiene.

Es importante aclarar que en cuanto a la observación que compete a que se ha desviado el transporte colectivo de carga y privado se desvía de la zona del SITRAMSS a calles que no presentan las condiciones adecuadas para absorber toda la cantidad y tipo de vehículos dificultando el tráfico, este equipo se refiere a que dentro de la planificación del diseño, se tuvo que prever la situación de a que calles se iba a desviar el tráfico, además de analizar si poseían la capacidad de manejar dicho tráfico). Dicho de otra manera, la situación del tráfico de carga no es el problema, sino la consecuencia o efecto de un mal diseño, lo que constituye el señalamiento.

6 CONCLUSIÓN DEL EXAMEN

Efectuamos Examen Especial al estudio para la Esctructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS), ejecutado por el Fondo Salvadoreño para Estudios de Inversión ((FOSEP); la cual realizamos conforme a Normas de Auditoría Gubernamental y Políticas Internas de Auditoria Gubernamental emitidas por la Corte de Cuentas de la República y la Normativa Aplicable al Préstamo No. 860/SF-ES del BID y Contratos de Consultoría y Servicios, además que en éste se tomaron en cuenta estudios técnicos medioambientales, sociales, económicos y otros.

Determinamos que el estudio no está acorde al diseño original del Estudio de Viabilidad y Diseño Preliminar del Eje Principal de Transporte Masivo del Sistema Integrado de San Salvador; siendo la Alternativa 3b la recomendada en la que la ruta sería el uso del par vial: 1ª Calle Poniente y Rubén Darío, para el paso por el centro de San salvador; cambiándose la ruta a la Alternativa 3a. Sentido Doble en la Alameda Juan Pablo II; que tiene un costo de $1,267,037.42, cuando ésta había sido descartada.

Asimismo, en el contenido del Perfil Básico del Proyecto, que fue presentado en la solicitud de la opinión técnica del proyecto al Ministerio de Hacienda y los Términos de Referencia de fecha mes abril de 2011 y correcciones el 4 de mayo de 2011 se proyecta la misma ruta, siendo este el tramo que va desde Soyapango hacia el poniente, en dirección hacia el centro y la Plaza Las Américas, extendiéndose hasta Santa Tecla en respuesta a las demandas del corredor y los orígenes y destinos estimados. La extensión del corredor desde Soyapango al oriente hasta llegar a San Martín sería la última fase a fin de extender este tipo de servicio público a lo largo de 30 kms."
Sin embargo, en yuda memoria de fecha 2 de junio de 2011, se da a conocer las justificaciones técnicas que modificaron la solicitud de financiamiento del FOSEP a raíz de la visita de la misión del BID donde es aprobado por el Secretario Técnico de la Presidencia, el Viceministro de Transporte y la Jefe responsable de la Misión del BID.

Para lo cual el tramo seleccionado es el de la Alternativa Juan Pablo II, pues atendería los centros de atracción de viajes representados por la zona comercial de Metrocentro y las zonas institucionales de los hospitales cercanos al ISSS y del Centro Administrativo Nacional, y que dicho corredor resultaría en menores impactos sociales. Sin contar con Estudios previos para la toma de esta decisión.
Pero este documento de cambio de ruta, se realizó después del proceso de autorización del Miinisterio de Hacienda, sin que existiera un documento por parte del VMT en el que notificara el cambio de ruta y el que Ministerio de Hacienda no lo objetara. Tampoco se tomaron en consideración las advertencias del Ministerio del Medio Ambiente sobre los puntos críticos de la ruta Alameda Juan Pablo II; así mismo se tiene que en los sondeos del terreno de la Terminal de Soyapango, hay material de relleno, siendo de mala calidad, lo que afecta la cimentación. A pesar de esto, se siguió con el proyecto de la construcción de la Terminal en ese terreno y de la ruta sobre la Alameda Juan Pablo II.

7. SEGUIMIENTO DE AUDITORIAS

CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA

Es primera auditoria que se practica por parte de la Corte de Cuentas, por lo que no hay recomendaciones para seguimiento.

AUDITORIA INTERNA

No existen informes de Auditoría Interna realizados al Al Estudio Para La Estructura E Ingeniería Básica Para La Primera Fase Del Sistema Integrado De Transporte SITRAMSS; asimismo no existen condiciones en los informes de auditoria interna y auditorias de firmas privadas para retomar.

FIRMAS PRIVADAS DE AUDITORIA

No se contrataron los servicios de firmas privadas de auditoría para el examen al Estudio para la Estructura e Ingeniería Básica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte SITRAMSS.

8. PÁRRAFO ACLARATORIO

El presente Informe se refiere al Examen Especial al Estudio para la Estructura e Ingenieria Basica para la Primera Fase del Sistema Integrado de Transporte (SITRAMSS), Ejecutado por El Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP), periodo del 27 de enero de 2011 al 25 de enero de 2013 y ha sido realizado de conformidad a Normas de Auditoría Gubernamental emitidas por la Corte de Cuentas de la República, para

informar, para informar al Presidente del Fondo Salvadoreño para Estudios de Preinversión (FOSEP) y es de uso de la Corte de Cuentas de la República.

San Salvador, 28 de julio de 2016.

DIOS UNIÓN LIBERTAD

Dirección de Auditoría Cinco.