



**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**



TEMA

**ANÁLISIS DEL IMPACTO ECONÓMICO GENERADO POR EL
FONDO VIAL (FOVIAL) EN LA POBLACIÓN PROPIETARIA DE
VEHÍCULOS LIVIANOS DEL MUNICIPIO DE SOYAPANGO.**

TRABAJO DE GRADUACIÓN PRESENTADO POR:

**AMILCAR ALONSO DURÁN
BAUDILIO VENTURA PORTILLO**

**PARA OPTAR AL GRADO DE:
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

MAYO, 2003

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMERICA

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

LIC. JOSE MAURICIO LOUCEL
RECTOR

ING. NELSON ZARATE SÁNCHEZ
VICERRECTOR ACADEMICO

LIC. LUIS RICARDO NAVARRETE
DECANO

JURADO EXAMINADOR

LIC. PABLO ALBERTO VAQUERANO
PRESIDENTE

LIC. MANUEL ANTONIO MOLINA
PRIMER VOCAL

ING. ROBERTO EDMUNDO VIERA
SEGUNDO VOCAL

MAYO, 2003

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA

DEDICATORIA

A DIOS TODOPODEROSO:

Por ser lámpara a mis pies y lumbrera en mi camino, permitiéndome culminar una carrera profesional, que me servirá en el desarrollo de mi vida profesional y familiar, es por ello que le dedico este logro con mucho amor.

A MI ESPOSA:

Por darme confianza en mi mismo, fe en dios, amor y comprensión en todo momento, sin lo cual no me hubiera sido posible el alcanzar esta meta.

A MIS HIJAS:

Por la comprensión y entendimiento de todo el tiempo que pudimos compartir y no lo hicimos, por estarlo invirtiendo en este trabajo, el cual les dedico con mucho amor.

A MI ABUELITA:

Que Dios en gloria la tenga, por todo el amor que me dio, los consejos, las palabras de fe y las oraciones a Dios, en las cuales siempre pedía que me protegiera e iluminara en el logro de esta meta, gracias Señor por habérmela prestado todos estos años.

A MI MADRE:

Por llevarme siempre en oración, y tener la fe y confianza puesta en mí.

A MI COMPAÑERO DE TESIS:

Por soportar con paciencia esas noches de desvelo y compartimiento de ideas, aún cuando las cosas se tornaban difíciles, GRACIAS.

AMILCAR ALONSO DURAN

DEDICATORIA

A DIOS TODOPODEROSO:

Por que siempre estuvo conmigo y me ayudo a tener paciencia y perseverancia para lograr este triunfo.

A MI MADRE:

Por el amor y la confianza que como madre y padre depositó en mi, sus sabios consejos y su apoyo, que siempre me dieron fuerzas para seguir adelante hasta alcanzar esta meta profesional; a quien dedico con mucho amor y cariño.

A MI HIJO:

Por su comprensión y entendimiento del tiempo que no le dedique a él dedicándoselo a este trabajo, el cual le dedico con mucho amor y cariño.

A MIS HERMANOS:

A quienes quiero mucho, agradezco su comprensión y apoyo que me brindaron en los momentos difíciles, haciéndolos parte de este triunfo profesional.

A MIS AMIGOS:

Con mucho afecto por el apoyo moral y la confianza depositada en mi, y sus conocimientos proporcionados para culminar mi carrera profesional.

A MI COMPAÑERO DE TESIS.

Por su paciencia y compañerismo, por los días compartidos y noches de desvelo, agradezco la confianza depositada en mi, le deseo lo mejor
GRACIAS.

BAUDILIO VENTURA PORTILLO

ÍNDICE

CONTENIDO	PAG.
INTRODUCCIÓN	i
CAPÍTULO I MARCO TEÓRICO	1
1. Generalidades	1
1.1 Historia de las carreteras en El Salvador	1
1.2 Transformación del organismo vial a empresa	2
2. Mantenimiento y cobertura de la red vial	3
2.1 Inicio de operaciones	4
2.2 sostenibilidad financiera	5
2.3 Tipos de financiamiento del FOVIAL en C.A.	5
3. Red vial	6
3.1 Importancia de la red vial	6
4. Financiamiento para mantenimiento de la red vial	7
5. Concepto de FONDO VIAL	7
6. Características del FOVIAL	8
7. Responsabilidades del FOVIAL	8
8. Alcance del FOVIAL	9
9. Leyes regulatorias del FOVIAL	9
9.1. Objetivo de la ley	10
9.2. Declaración del interés público	10

9.3. Creación del fondo de Conservación vial	10
9.4. Estructura orgánica	11
9.5. Inventario vial	12
9.6. Sistema de administración del mantenimiento	12
9.7. Coordinación institucional	12
9.8. Tipos de auditorías	13
9.9. Fiscalización y control	13
9.10. Disponibilidad de la información de auditorías	14
10. Beneficio para la infraestructura vial	14
11. Situación actual de la población	15
12. Beneficio para la población	16
12.1. Beneficios ecológicos del FOVIAL para la población	17
13. El FOVIAL como alternativa para el desarrollo	18
14. Fuentes de sostenimiento económico	19
14.1. Anterior	19
14.2 Actual	19

CAPÍTULO II

INVESTIGACIÓN DE CAMPO

15. Objetivo de la investigación de campo	21
15.1. Objetivo general	21
15.2. Objetivos específicos	21
16. Metodología de la investigación	21
16.1. Definición de universo poblacional	21

16.2. Descripción de las unidades de análisis	22
16.3. Definición del tipo de investigación	23
16.4. Diseño de la investigación	23
16.5. Tamaño de la muestra	24
16.6. Estratificación de la muestra	25
17. Técnica de recolección de datos	26
18. Procesamiento de la información	28
19. Clasificación, análisis y tabulación de los datos	28
20. Resumen de hallazgos de la investigación de campo	53

CAPÍTULO III

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	56
21. Limitaciones y alcance de la investigación	56
21.1. Limitaciones	56
21.2. Alcance	57
22. Análisis del impacto en los ingresos mensuales	59
22.1. Análisis del incremento promedio al gasto	60
23. Ventajas y desventajas ocasionadas por el FOVIAL	62
23.1. Ventajas	62
23.2. Desventajas	63
24. Gráfica de Pareto de los beneficios del FOVIAL	64
24.1. Análisis de la gráfica de Pareto, sobre los beneficios del FOVIAL	65

25. Gráfica de Pareto de los impactos negativos del FOVIAL	66
25.1. Análisis de la gráfica de Pareto, sobre los impactos negativos del FOVIAL	67
26. Conclusiones Y recomendaciones	68
26.1. Conclusiones	68
26.2. Recomendaciones	69
GLOSARIO	71
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	

INTRODUCCIÓN

Uno de los factores que inciden en gran manera en el desarrollo económico de un país, es precisamente su infraestructura vial, por ser ésta el medio por el cual se lleva a cabo toda transacción comercial, de importación o exportación como también permite que se lleve a cabo la actividad laboral, ya que la población puede viajar más fácilmente hacia sus destinos, en el menor tiempo posible y al menor costo, si es que las calles por la que viaja están en perfectas condiciones, sino, el tiempo y el costo se incrementan considerablemente.

Por esa razón el Ministerio de Obras Públicas a través del Ministro presenta a la Asamblea Legislativa una propuesta para la creación del FONDO DE CONSERVACIÓN VIAL que ayudaría a darle el mantenimiento adecuado y oportuna a la infraestructura vial del país.

De esta manera es como comienza la aprobación del FOVIAL en noviembre del año 2000, que entra en vigencia a partir del mes de enero de año 2001.

Así la investigación se divide en tres capítulos elaborados en el orden siguiente:

El capítulo I, contiene la información teórica correspondiente al tema de estudio en el área de la infraestructura vial, como son las Generalidades, Historia de Carreteras, Inicio de Operaciones, Tipos de Financiamiento,

Importancia, Características, Responsabilidades, Alcances y Leyes reguladoras del FOVIAL.

Mucho es lo que se ha dicho sobre el mejoramiento de ésta que existe un proyecto que ya marcha, y que tiene la gran responsabilidad de llevar a cabo el mejoramiento de la red vial del país por medio de la captación de fondos generados por el impuesto al combustible, denominado “ FONDO DE CONSERVACIÓN VIAL” FOVIAL.

En el capítulo II, se desarrolla la investigación de campo en el que se logra conocer las diferentes opiniones de la población en estudio con el cual se visualiza el impacto generado por la implementación del FOVIAL afectándolos económicamente con el impuesto aplicado de \$ 0.20 de dólar por cada galón de combustible consumido.

Finalmente en el capítulo III, se detallan las limitantes, alcances, ventajas y desventajas e identificación de beneficios e impactos generados con la implementación del FOVIAL

Dicha investigación en estudio es dirigida a toda la población estudiantil general y para cualquier otra persona que desee utilizarla para fines didácticos y a la Universidad Tecnológica de El Salvador, quién tendrá un ejemplar en su biblioteca al alcance de los interesados en conocer un poco más a fondo lo que es en sí “EL FONDO DE CONSERVACIÓN VIAL.”

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1. GENERALIDADES

1.1. HISTORIA DE LAS CARRETERAS EN EL SALVADOR¹

El inicio de carreteras en la historia de El Salvador, data desde 1528, fecha en la cual fue fundada por los españoles la “ Villa de San Salvador, en la cual tardaron quince días en trazar las calles, plaza e iglesia”, en ese entonces las calles de los diferentes poblados eran únicamente de tierra y las principales reforzadas de piedra, ya que el vehículo de transporte utilizado eran los carretones o caballos.

La modernización de la infraestructura de transporte que comenzó con los ferrocarriles también se pudo apreciar en las principales ciudades de San Salvador y Santa Ana. Las carretas y carruajes que llevaban a las personas de un punto de la ciudad a otro fueron reemplazados primero por tranvías de tracción animal y después por tranvías eléctricos. Con la llegada del automóvil, allá por 1915, y pocos años más tarde, del camión y del autobús. Ya en la década de 1920, fueron asfaltadas las principales calles de San Salvador.

¹ Historia de El Salvador, Tomo I, Ministerio de Educación, 1994.

A partir de entonces el crecimiento de la infraestructura vial urbana e interurbana ha ido incrementándose aceleradamente, de acuerdo a la expansión de centros industriales, de producción, de servicios, así como de los habitacionales; prueba de ello es la ampliación de la “mancha urbana” en la ciudad de San Salvador, la cual siempre se ha considerado la principal fuente generadora de crecimiento económico del país, esto genera una demanda de servicios, especialmente de comunicación y transporte, ya que sin ellos no se puede lograr la movilidad de productos para su comercialización, además de que influyen directamente en los costos de los artículos a través de los importes en concepto de producción.

1.2. TRANSFORMACIÓN DE ORGANISMO VIAL A EMPRESA²

Aparentemente si existiera el empeño, sería factible para los organismos viales aplicar la mayoría de los aspectos relacionados en este documento. Posiblemente los más difíciles son los referentes a la gestión y poder, alcanzar resultados pre-establecidos debido a la severas limitaciones que impone la pertenencia de la administración pública.

La consecuencia lógica es liberar el organismo vial de trabas administrativas transformándolos en una o varias empresas estatales de gestión vial, gozando de un alto grado de autonomía, la que no significa libertad para manejar las vías sin sujeción, la agencia vial debe desempeñarse bajo mandato y cumpliendo

² www.Zietlow.com

las políticas vigentes, la autonomía sería para facilitar la reorientación de procedimiento, con el objetivo de poder llevar adelante una gestión efectiva y alcanzar las metas que se fijen.

Una opinión de menor alcance, pero que permite mejorar la productividad, será la de crear empresas estatales de ejecución, éstas empresas se harían cargo de todo personal, como se hizo en la primera etapa de los cambios institucionales de Nueva Zelanda. En la actualidad existen recelos en cuanto a la creación de empresas públicas, pero debe tenerse presente que en este caso se trata de la transformación de órganos existentes de la administración públicas. Nueva Zelanda y el Reino Unido, han creado agencias viales autónomas, lo mismo ha sucedido en Andalucía, y en otras autonomías regionales de España, en Perú, está en trámite un proyecto de ley que contempla la creación de una agencia vial de conservación con estructura empresarial.

2. MANTENIMIENTO Y COBERTURA DE LA RED VIAL

El mantenimiento y cobertura de la red vial anteriormente era financiado por dos clase de fondos, uno de ellos era con fondos del Gobierno de El Salvador, que es una pequeña parte del presupuesto que se le asignaba al Ministerio de Obras Públicas y la otra parte son fondos externos que provenían de préstamos internacionales que aportan diferentes países, éstos mediante el Banco Inter-Americano de Desarrollo (BID), Agencia Internacional para el

Desarrollo de los Estados Unidos (USAID), Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), Banco Centroamericano de integración económica (BCIE).

El Ministerio de Obras Públicas (MOP), ha regulado aspectos relacionados con la infraestructura vial del país, de tal manera que solicitó a la Asamblea Legislativa la creación de un fondo propio para la red vial.

Debido a esto la Asamblea Legislativa, acordó aprobar un decreto constitucional para la recaudación de fondos, el cual es de veinte centavos de dólar (\$ 0.20), agregado a cada galón de combustible que se consuma, para la creación del FOVIAL, éstos fondos que se recaudarán son exclusivamente utilizados para la creación, mantenimiento y mejoramiento de la red vial.

Para el funcionamiento del FOVIAL, se proponen dos etapas de operaciones para su financiamiento que son:

2.1. INICIO DE OPERACIONES³

El patrimonio del FOVIAL, fue constituido con aporte inicial proveniente del presupuesto general en concepto de capital fundacional que equivale a un monto de trescientos cincuenta millones de colones ₡ 350,000,000.00; equivalente en US Dólares a \$ 40,000,000.00.

³Fuente: Proyecto Fondo de Conservación Vial presentado por MOP a la Asamblea Legislativa en octubre de 2000

2.2. SOSTENIBILIDAD FINANCIERA

Se propone aplicar gradualmente contribuciones escalafonadas por igual al galón de gasolina y diesel. La generación de recursos para el FOVIAL, a través de los combustibles es el mecanismo internacionalmente aplicado, ya que garantiza permanentemente recursos financieros para el mantenimiento y mejoramiento de la red vial.

Según datos del Banco Mundial, por cada dólar que no se invierte en conservación vial, los usuarios incrementan en tres dólares sus costos de operación vehicular y los organismos institucionales tienen que dedicar cinco dólares más para la reconstrucción.⁴

Entre los tipos de financiamiento utilizados por los países de Centroamérica, para financiar el FOVIAL, los que se encuentran en el cuadro siguiente:

2.3. TIPOS DE FINANCIAMIENTO DEL FOVIAL EN CENTRO AMÉRICA

PAIS	INGRESO PRINCIPAL	RECAUDACIÓN
Guatemala	Tasa fija Q.1.00 por galón combustible	\$ 80 millones / año
Honduras	40% del impuesto s/ los combustibles	\$ 58 millones / año
Nicaragua	En proceso impuesto s/ combustibles	no definidos
Costa Rica	15% del precio de los combustibles	\$ 80 millones / año
El Salvador	\$ 0.20 por Galón de combustible	\$ 50 millones / año

Fuente: <http://www.mop.gob.sv/>.

⁴Fuente: Proyecto Fondo de Conservación Vial presentado por MOP a la Asamblea Legislativa en octubre de 2000

Un país no puede tener desarrollo sin la ampliación, creación y modernización de su red vial, por lo que tiene que crear mecanismos que velen por el buen estado de las carreteras y que generen fuentes de ingreso para destinarlas a este rubro, incrementando así la capacidad de competencia con otros mercados.

3. RED VIAL

La red vial del país se ha estado depreciando debido a que no existe un mantenimiento adecuado el cual le permita permanecer en buenas condiciones, esto surge por que no se cuenta con los fondos suficientes para poder brindarle la atención necesaria en el momento que las carreteras comienzan a presentar diferentes dificultades, debido a la demanda de vehículos que transitan por ellas, la razón de éstas consecuencias es que la mayoría de carreteras que existen en el país están en estado de deterioro avanzado.

3.1. IMPORTANCIA DE LA RED VIAL

Es grave para el país las consecuencias de contar con una infraestructura vial en pésimo estado, es por eso que surge el Fondo vial para poder contar con la posibilidad de mantener la red vial en buenas condiciones que permita un mayor acceso a las diferentes zonas del país, evitando así el incremento en los costos de transporte y los accidentes de tránsito.

Esto significa que si se cuenta con una red vial en buenas condiciones se observará un mayor crecimiento en la economía, debido a que parte de la

población o personas extranjeras pueden invertir su capital con la creación de nuevos negocios o empresas en los lugares que cuenten con vías de acceso en buen estado ya que esto vendría a beneficiar el crecimiento económico dando paso a un mejor desarrollo del país.

4. FINANCIAMIENTO PARA EL MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL

El financiamiento de la red vial, entro en vigencia a partir del 1° de enero de 2001, a través del impuesto calculado en \$ 0.20 centavos de dólar que se le hará a cada galón de combustibles, el cual es debidamente orientado al mantenimiento y mejoramiento de las vías de comunicación, éstos fondos serán los que le darán el sostén financiero al gobierno para poder invertir en la infraestructura vial, evitando así invertir fondos asignados del presupuesto general de la nación asignado al Ministerio de Obras Publicas.

5. CONCEPTO DEL FOVIAL

FOVIAL: es el Fondo para la Conservación Vial, creado el 30 de noviembre del 2000, puesto en marcha en enero del 2001, asignándole dos grandes funciones que son: el mantenimiento y la conservación de la red vial nacional prioritaria.

FOVIAL: Fondo de Conservación Vial que nace ante la necesidad de dar un verdadero mantenimiento a la red vial pavimentada y no pavimentada prioritaria del país

6. CARACTERÍSTICAS DEL FOVIAL⁵

- Entidad Pública (Actividades Públicas y Prioritarias del Estado)
- Personalidad Jurídica
- Patrimonio propio, se establecerá en base a los fondos recaudados por el impuesto aplicado al combustible de \$ 0.20 de dólar por galón
- Autonomía Plena en lo financiero, administrativo y presupuestario
- Es una Institución Pública que depende del presupuesto general de la nación, que será otorgado por medio del Ministerio de Obras Públicas de los fondos recaudados por el impuesto al combustible.

7. RESPONSABILIDADES DEL FOVIAL⁶

- Administrar eficientemente los recursos financieros
- Realizar un nivel adecuado en el servicio de la conservación vial
- Mantener una adecuada comunicación con los usuarios de las vías
- Dar cuenta pública, al menos una vez al año a la población y que estará siendo fiscalizada por la Corte de Cuentas de la República.

⁵ Art. 4 Ley del fondo de conservación vial aprobado en noviembre de 2000

⁶ Art. 5 Ley del fondo de conservación vial aprobado en noviembre de 2000

8. ALCANCE DEL FOVIAL

Cubrirá el mantenimiento total de toda la red vial pavimentada y no pavimentadas del país, en un tiempo ejecutado a corto plazo, formando éstas la red vial prioritaria que son las carreteras de acceso a municipios y las que interconectan a estos.

Con el FOVIAL se pretende en un futuro asignar recursos de inversión a proyectos de reconstrucción, rehabilitación o mejoramiento dentro de dicha red o del resto de la red, competencia del Ministerio de Obras Públicas. Éstos proyectos deberán ser incorporados posteriormente a la gestión del FOVIAL.⁷

9. LEYES REGULATORIAS DEL FOVIAL

El FOVIAL fue un proyecto propuesto por El Ministerio de Obras Públicas para poder así cubrir el mantenimiento vial del país, ya que sería una fuente de ingresos que aseguraba la inversión que se realizaría en la red vial, éste fue creada mediante EL DECRETO LEGISLATIVO N° 208, de fecha treinta de noviembre de 2000, por el Órgano Legislativo y publicado en el Diario Oficial N° 237, tomo 349, del dieciocho de diciembre del mismo año, el cual servirá como el marco legal para el Fondo vial y que velará por el financiamiento y gestión de la conservación de la red vial del país durante un tiempo indefinido.

⁷ Art. 46 Ley del fondo de conservación vial aprobado en noviembre de 2000

El Ministerio de Obras Públicas, será el encargado de velar por el bienestar de los intereses del FONDO VIAL,⁸

9.1 Objeto de la Ley

Art. 1. - La presente Ley tiene por objeto establecer el marco legal para el financiamiento y gestión de la conservación de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible, la cual se define posteriormente.

9.2. Declaración de Interés Público

Art.2.- Declárese de necesidad e interés público la conservación vial, la cual es una actividad pública y prioritaria del Estado, así como todos los actos conducentes a la consecución de los objetivos plasmados en la presente ley.

9.3. Creación del Fondo de Conservación Vial

Art. 4. - Créase el Fondo de Conservación Vial, que en adelante podrá abreviarse FOVIAL, como una entidad de derecho público, de carácter técnico, de utilidad pública, de duración indefinida, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con plena autonomía en el ejercicio de sus funciones, tanto en lo financiero como en lo administrativo y presupuestario. Para el ejercicio de sus atribuciones que se establecen en esta ley, su domicilio será la ciudad de San Salvador, pero podrá establecer dependencias en cualquier parte de la República.

⁸ Fuente: Ley del fondo de conservación vial aprobado en noviembre de 2000

9.4. Estructura Orgánica

Art. 7. - El FOVIAL tendrá la siguiente estructura orgánica básica:

1. El Consejo Directivo
2. La Dirección Ejecutiva
3. Las Unidades Operativas y de Asesoría

Para tratar aspectos de interés de diferentes sectores de la sociedad vinculados al tema de la gestión de la conservación vial o de aspectos que pudieran contribuir a alcanzar los objetivos del FOVIAL, el Consejo Directivo podrá constituir Comités Externos. Dichos Comités tendrán un carácter técnico, consultivo y propositivo, una duración definida y no podrán ejercer atribuciones más allá que las contempladas en ésta ley.

De acuerdo a la publicación en el diario oficial el Presidente de la Republica en uso de sus facultades legales decreta el siguiente: REGLAMENTO DE LEY DEL FONDO DE CONSERVACIÓN VIAL, EL CUAL FUE CREADO EN EL MES DE ENERO DEL 2001, como parte del marco legal al que estará regido el FONDO VIAL⁹

Art. 1.- El presente Reglamento tiene por objeto desarrollar lo establecido en la Ley del Fondo de Conservación Vial.

⁹ Fuente: Reglamento de Ley del fondo de conservación vial aprobado en enero de 2001

9.5. Inventario vial

Art. 9.- El FOVIAL mantendrá un inventario actualizado de la red vial de su competencia, el cual servirá de instrumento técnico que contribuirá a la toma de decisiones para determinar las inversiones y acciones que deban realizarse.

9.6. Sistema de Administración del Mantenimiento

Art. 10.- Con el objeto de lograr una mayor eficacia y eficiencia en materia de mantenimiento vial y en la aplicación de los recursos, el FOVIAL implementará un Sistema de Administración del Mantenimiento, que permita determinar con una base técnica y de rentabilidad, las acciones a realizar en la infraestructura vial, su recurrencia y registrar su historial. En este sentido, el término eficiencia supone que los caminos estén siempre en buenas condiciones para el usuario, y la eficacia significa reducir al mínimo el costo total a largo plazo de la conservación de las redes viales.

9.7. Coordinación Institucional

Art. 12.- Para cumplir con la responsabilidad de mantener un nivel adecuado de servicio de conservación de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible, el FOVIAL, mantendrá adecuados niveles de coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, para la delimitación de los tramos mantenibles, para la aplicación de la normativa en materia de conservación vial, así como de cualquier otro aspecto de mutuo interés.

9.8. Tipos de Auditorías

Art. 53.- El FOVIAL contratará la ejecución de las siguientes auditorías externas:

1. Una auditoría de Estados Financieros, la cual se realizará en los tres primeros meses de cada año sobre el ejercicio fiscal anterior, revisará sus estados financieros, su ejecución presupuestaria, sus ingresos, aplicación de los recursos, aplicación de normativas y procesos, cuentas bancarias, ingresos especiales y cualquier otro aspecto que garantice la transparencia en el manejo de los recursos.

2. Cada dos años una auditoría integral sobre los diferentes aspectos del desempeño institucional: estructuras, procesos, aspectos técnicos, comunicación externa e interna, utilización de tecnología, contratos, contratistas, idoneidad del recurso humano, programas de capacitación; entre otros aspectos. Emitirá recomendaciones concretas que permitan la mejora continua del desempeño institucional.

9.9. Fiscalización y Control

Art. 54.- El FOVIAL estará sujeto a posteriori a la fiscalización y control de su gestión por la Corte de Cuentas de la República, sin excepción alguna. Asimismo, la Corte de Cuentas podrá actuar preventivamente a solicitud del FOVIAL.

9.10. Disponibilidad de la Información de Auditorías

Art. 56.- Toda la información que se produzca en el ejercicio de las auditorías realizadas al FOVIAL, estará a la disposición de cualquier usuario que las solicite. El FOVIAL, informará públicamente a los usuarios sobre los resultados obtenidos mediante la publicación de sus estados financieros en un medio de alcance nacional.

10. BENEFICIOS PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL

- Mejorar el nivel de servicio de la infraestructura vial pavimentada y no pavimentada del país.
- Rehabilitación de la red vial de las carreteras pavimentadas que ya agotaron su vida útil en el país.
- Realizar un verdadero mantenimiento en la red vial de todo el país, para que éstas se mantengan en óptimas condiciones.
- Generación Fondos suficientes y disponibles para el mantenimiento y mejora de la infraestructura vial.

11. SITUACIÓN ACTUAL DE LA POBLACIÓN PROPIETARIA DE VEHÍCULOS DEL MUNICIPIO DE SOYAPANGO

Después de la firma de los acuerdos de paz, el crecimiento vehicular del país, cobró auge, ya que muchas empresas y personas se dedicaron al negocio de la importación de vehículos para la venta interna, debido a esto se ha incrementado la población propietaria de vehículos a nivel nacional, siendo la capital la que presenta mayor crecimiento, dentro de ésta, el Municipio de Soyapango es uno de los que muestran un alto porcentaje de crecimiento vehicular.

En la década de los noventa el estado de las carreteras de nuestro país y especialmente del Municipio de Soyapango, han presentado un alto deterioro, incrementando el gasto por mantenimiento y consumo de combustible de los propietarios de vehículos del Municipio de Soyapango, lo cual impacta negativamente el gasto económico familiar, ya que los frecuentes congestionamientos incrementa el consumo de combustible y la depreciación del vehículo.

Con el FOVIAL, se espera que la situación económica de las familias propietarias de vehículos del Municipio de Soyapango, tenga menos impacto económico, debido a que invertirá menos en combustible y mantenimiento del vehículo, ya que se espera que el estado de las carreteras mejore sustancialmente, sin embargo, los propietarios siempre tendrán que incurrir en

un gasto por el consumo del combustible que ellos utilicen en el período fiscal, ya que dentro del precio de éste, hay un aporte individual de \$200.00 anuales, los cuales estarán dirigidos al mantenimiento de las carreteras, bajo la administración del FOVIAL, ya que de acuerdo a datos estadísticos del MOP, los propietarios de vehículos livianos recorren aproximadamente 25,000 Km. por año y consumen 1000 galones de combustible, bajo el supuesto de que el consumo promedio de combustible por Km. recorrido es de 25 Km. por galón.

Lo anterior denota que se esta dando un efecto negativo, en los propietarios de vehículos del municipio de Soyapango, debido a que el monto invertido en el impuesto al combustible, deja de consumirse en el presupuesto del grupo familiar, quienes lo podrían dirigir a gastos de primera necesidad.

De acuerdo a datos de la Dirección de Estadísticas y Censos, se estima que el ingreso promedio de la población de San Salvador, es de \$ 339.3, el cual se ve afectado por el impuesto del FOVIAL.

12. BENEFICIOS PARA LA POBLACIÓN

- Generación de nuevos empleos locales donde se ejecute un proyecto del FOVIAL.
- Reducción de los tiempos de traslado de un lugar hacia otro destino.
- Reducción en los costos de mantenimiento y consumo de combustible.
- Mayor vida útil de los vehículos

- Fluidez del tráfico vehicular.
- Incentiva la Inversión

12.1. BENEFICIOS ECOLÓGICOS DEL FOVIAL PARA LA POBLACIÓN

Al evitar mayor consumo de combustible, generara menos efectos tóxicos, lo cual será de Incidencia positiva en la calidad del aire y el ambiente manteniéndose en buen estado de salud, evitando proliferación de enfermedades respiratorias, gastrointestinales y de la piel. Esto beneficiará a la población, evitando la contaminación que afecta la calidad de vida de la población del país.

En un mundo cambiante, que demanda niveles de desempeño significativamente más exigentes que los tradicionales, los organismos viales no pueden permanecer pasivos, contemplando la evolución de la sociedad, la época actual a traído desafíos más complejos, y en buena medida desconocidos. Ya no basta sólo allegar recursos económicos para enfrentar los problemas viales, sino que también nuevas formas de gestión que permitan mejorar el desempeño y los logros obtenidos hasta ahora.

13. EL FOVIAL COMO ALTERNATIVA PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL PAIS

El FOVIAL, fue la única alternativa que el gobierno actual a través del Ministerio de Obras Públicas, consideró como mejor solución al problema del mantenimiento para la red vial de todo el país, ya que éste generaría una cantidad de cincuenta millones de dólares anuales (\$ 50,000,000.00), volviéndose casi auto sostenible, Lo anterior surge debido a que del presupuesto asignado al Ministerio de Obras Públicas, no era suficiente la porción que éste destinaba para el mantenimiento de la red vial, otra de las fuentes de ingreso que utilizó en el pasado el gobierno eran los peajes, los cuales no eran más que casetas ubicadas en las entradas y salidas de las autopistas donde se cobraba un impuesto al uso de las carreteras (peaje), y que con el tiempo se fueron eliminando, debido al mal uso y manejo de los fondos recaudados, ya que se volvió una fuente de ingreso para las personas que ejercían esa función, esto originó la eliminación del impuesto y de las casetas, por que ya no era rentable para el gobierno, y por que la Población se quejaba del mal estado que se encontraban las carreteras y el peaje siempre se les cobraba sin tener ningún beneficio.

14. FUENTES DE SOSTENIMIENTO ECONOMICO

14.1. ANTERIOR

El financiamiento de la red vial en las décadas pasadas se hacía a través de la ayuda y préstamos internacionales que recibían los gobiernos, y dependía mucho de las leyes y políticas que éstos países que aportaban la ayuda o préstamos, tenían para el manejo de los fondos, para evitar que éstos fueran a tomar otro destino diferente al que se habían asignado. Las fuentes de las cuales provenían los fondos eran las siguientes: El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Agencia Internacional para el Desarrollo de los Estados Unidos (USAID), Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), el Peaje. Dichos fondos eran dirigidos al Ministerio de Obras Públicas, ya que éste era el encargado de ejecutar el mantenimiento de la red vial del país, con una pequeña parte del presupuesto que a esta institución se le asignaba por parte del Gobierno para el año fiscal.

14.2. ACTUAL

El fondo vial esta siendo sostenible mediante la aplicación de la tasa de impuesto que se le ha agregado al precio de los combustibles que es de \$ 0.20

de dólares por galón, el cual se le aplica desde el momento que el combustible es entregado en embarque en el país.

Según el programa del fondo vial en el primer año sólo recibirán mantenimiento periódico 2,309 Km. de red pavimentada. Para llevar a cabo las obra de conservación rutinaria en todo el país se necesitan \$ 44.7 millones de dólares, por lo que solamente sobraría \$ 5.3 millones de dólares de lo que aportarían los usuarios de combustible.

Pero para aumentar el margen de actividades del fondo, el Ministerio de Obras Públicas, trasladará de su presupuesto \$23 millones para obras de mantenimiento vial, con lo cual los fondos disponibles ascenderían a \$ 73 millones para el año 2002.

Por el momento se pretende concluir 5 proyectos ejecutados por el FOVIAL en los primeros días de mes de octubre de 2002, y siete proyectos que iniciaron el 1° de julio, estarían llegando a su finalización en el mes de diciembre de 2002¹⁰

El FOVIAL espera recaudar al finalizar este año mas de \$50 millones de dólares; ya que hasta el 31 de octubre de 2001, se habían recaudado \$ 39, millones 688 mil 534 dólares. Ya que la inversión programada tanto en mantenimiento periódico en su primera fase como mantenimiento rutinario, es equivalente a la cantidad de \$ 45 millones de dólares ¹¹

¹⁰ Fuente: Ing. Oscar Gómez en Publicación Diario Más del 18 de julio 2002

¹¹ Fuente: Ing. Oscar Gómez en Publicación Diario de hoy del 5 noviembre 2002

CAPÍTULO II.

INVESTIGACIÓN DE CAMPO.

15. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO

15.1. OBJETIVO GENERAL

- Determinar el impacto del FOVIAL, en la economía de la población propietaria de vehículos livianos, de la zona # 4, del Municipio de Soyapango.

15.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Determinar la inversión mensual promedio por el gasto de combustible que realiza la población de la zona N° 4, del Municipio de Soyapango.
- Diagnosticar los beneficios que el FOVIAL, está aportando en el mejoramiento de la infraestructura vial en el Municipio de Soyapango.
- Presentar un análisis de los efectos que ocasiona la implementación del FOVIAL, en los propietarios de vehículos livianos de la zona # 4, del Municipio de Soyapango.

16. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

16.1. DEFINICIÓN DEL UNIVERSO POBLACIONAL

Debido a que no existe información documental sobre la población propietaria de vehículos livianos de la zona N° 4, del Municipio de Soyapango, se decidió

visitar los estacionamientos y calles principales de cada una de las colonias que conforman parte la de zona N° 4, según distribución geográfica de la alcaldía municipal de soyapango, la que se realizó en horas de la noche, ya que son las adecuadas para poder visualizar la población existente de vehículos que se encuentran estacionados y poder así estimar el Universo Poblacional de la investigación, la cual fue de la siguiente manera.

LUGARES DE ESTUDIO	PROMEDIO DE VEHÍCULOS OBSERVADOS
- Comunidad los Santos	25
- Reparto los Santos I	135
- Colonia Bosques de Prusia	150
- Lotificación los Laureles	35
- Colonia santa Gertrudis	50
- Residencial Divina Providencia	25
TOTAL	420

16.2. DESCRIPCIÓN DE LAS UNIDADES DE ANÁLISIS

Por la naturaleza de la investigación se consultaron las personas propietarias de vehículos livianos que son consumidores de combustible y están siendo afectadas por el FOVIAL, y que residan en la zona donde se realizo la investigación, siendo las siguientes:

- **PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS LIVIANOS:** Son los dueños de vehículos livianos de 1.00 y 1.5 toneladas con capacidad máxima de 5 personas

16.3. DEFINICIÓN DEL TIPO DE INVESTIGACIÓN

LA INVESTIGACIÓN FUE DE TIPO DESCRIPTIVA, dado que el equipo investigador se centro en una descripción de la inversión, beneficios y diversos efectos generados por la implementación del Fondo Vial.

Se da a conocer como se esta manifestando el FOVIAL y como se está desarrollando en el momento actual describiendo el nivel de impacto económico que esta generando en la población propietaria de vehículos livianos de 1.00 y de 1.5 toneladas de la zona #4, de Soyapango.

16.4. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño de la presente investigación es **no experimental de tipo transeccional o transversal**, ya que el propósito fue describir el impacto que tiene dicho proyecto en la población, dado que se analizarán las opiniones recabadas de un grupo de personas sujetos de estudio, del cual se hará una descripción más detallada y profunda. Es importante aclarar que el fenómeno se estudiará tal y cual está sucediendo; es decir el equipo investigador no está manipulando deliberadamente ninguna variable.

La investigación es no experimental: consiste en observar los fenómenos o situaciones generados tal y como están sucediendo en su contexto natural para

posteriormente analizarlos sin distorsionar la realidad de la investigación, por que el grupo no manipulará las variables, ya que no podrá influir sobre éstas, debido a que ya sucedieron, al igual que sus efectos generados.

Transeccional o transversal: Es por que la recolección de datos o información se realizó en una sola oportunidad en un tiempo único definido y se describen las variables y su incidencia en un momento específico.

16.5. TAMAÑO DE LA MUESTRA

En este tipo de investigación la determinación de la muestra se hizo de acuerdo a la fórmula para cálculo de muestras probabilísticas finitas, ya que el muestreo es de tipo proporcional, que ayuda a garantizar representatividad.

La fórmula utilizada para establecer la muestra, fue de tipo probabilística y se detalla a continuación:

Formula:

$$n = \frac{Z^2 \times P \times Q \times N}{E^2 (N-1) + Z^2 \times P \times Q}$$

En donde:

n = Tamaño de la muestra

Z = Nivel de confianza 95 % (1.96)

P = Probabilidad que contesten (0.50)

Q = Probabilidad que no contesten (0.50)

E = Margen de error 5% (0.05)

N = Universo (420)

Aplicación de la fórmula:

$$n = \frac{(1.96)^2 \times 0.50 \times 0.50 \times 420}{0.05^2 (420-1) + (1.96)^2 \times 0.50 \times 0.50}$$

$$n = \frac{403.368}{1.0475 + 2.0079}$$

$$n = 200.89$$

$$n = 201$$

16.6. ESTRATIFICACIÓN DE LA MUESTRA

LUGARES DE ESTUDIO	PORCENTUAL	N° DE ENCUESTAS
- Comunidad Los Santos.	6%	10
- Reparto Los Santos.	32%	65
- Colonia Bosques de Prusia.	36%	75
- Lotificación Los Laureles.	8%	16
- Colonia Santa Gertrudis.	12%	25
- Residencial Divina Providencia	6%	10
TOTAL	100.%	201

El porcentaje estimado de cada colonia representa la participación que éstas aportarán a la investigación de acuerdo a la cantidad de vehículos observados en ellas, y así tomar en cuenta la opinión de cada propietario, que forma parte de la muestra de la población estimada de cada colonia, como se puede observar en la tabla de estratificación anterior.

Para efectos de determinar la estratificación de la muestra de manera más efectiva, se dividió el número de vehículos de cada zona entre el total del universo poblacional, para obtener el porcentaje de participación por colonia, el cuál fue aplicado posteriormente a la muestra.

17. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Para efectos de recolección de datos de esta investigación, se utilizo el **Cuestionario**, como instrumento de recolección de la información, que se obtuvo de la población propietaria de vehículos livianos, mediante una serie de preguntas cerradas (Si - No) que servirá para obtener información cuantitativa, y otras que son abiertas de opinión personal, para obtener información cualitativa que fue la clave para la recopilación de la información pertinente al presente estudio.

Éste lleva una parte que contiene datos de exploración socio-económicos como: Sexo, Nivel de Ingresos y lugar de residencia y como segunda parte una serie de reactivos relacionados con la implementación del Fondo vial y su efecto

económico en la población residente de la zona N° 4, del Municipio de Soyapango(ver anexo N° 1).

EDAD: Se tomaron todas aquellas personas con la edad de 18 años en adelante, considerando que estas personas son las que poseen vehículo o licencia para conducir y hacen uso del combustible.

NIVELES DE INGRESOS: Estos fueron establecidos mediante el ingreso promedio que se considera que obtiene una persona para poder adquirir y darle el mantenimiento a un vehículo, siendo estos los siguientes:

1) de \$ 137.14 a \$ 228.57.

2) de \$ 228.69 a \$ 342.86.

3) de \$ 342.97 a \$ 457.15.

4) de \$ 457.26 a más.

Se definieron los rangos de ingresos detallados anteriormente considerando que a la población no le parece recomendable dar a conocer su nivel de ingreso real, proporcionando rangos de \$ 114.57 de distancia.

En el rango uno se tomó estos rangos considerando que la población con estos ingresos poseen un vehículos, el rango dos se aplicó partiendo de que estos salarios son los que devengan una parte de la población de en el mercado laboral, con el tercer rango la población con estos ingresos fácilmente puede darle un mantenimiento adecuado a un vehículo, y por último rango tenemos las

la población que devenga los salarios de mayor jerarquía en el mercado laboral del país.

Las encuestas se realizaron en las colonias antes mencionadas los días jueves 22, viernes 23, sábado 24 y domingo 25 de agosto 2002 y se encuestaron a 50 personas por día, sumando un total de 201.

Las encuestas se administraron directamente por miembros del equipo investigador, quienes escribían en el instrumento correspondiente las respuestas vertidas por cada entrevistado.

18. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

El procesamiento de la información se hizo por medio del uso de Excel, en el cual se elaboró cuadros específicos donde se pueda vaciar la información, y poder así obtener los resultados de la investigación, teniendo que hacer para ello una codificación de la información y numeración de casillas, para luego tabularlas en hojas electrónicas de Excel, se procesaron los resultados de cada uno de los instrumentos, se sacaron frecuencias y porcentajes, lo cual permitió analizar el logro de los objetivos de la investigación.

19. CLASIFICACIÓN, ANÁLISIS Y TABULACIÓN DE LOS DATOS

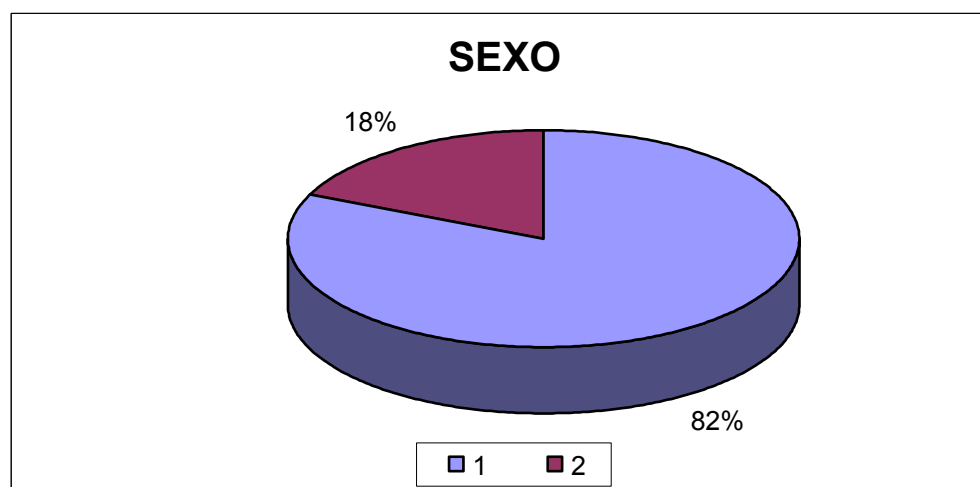
Las preguntas que se detallan a continuación estuvieron dirigidas a las personas que son propietarias de vehículos livianos.

DATOS GENERALES

Dentro de los datos generales solicitados a las personas encuestadas se encuentran el sexo a que pertenece, para poder determinar la cantidad de personas de distinto sexo que cuenta con vehículo e invierte en combustible.

A) Sexo.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Masculino	164	82%
2) Femenino	37	18%
Total	201	100%



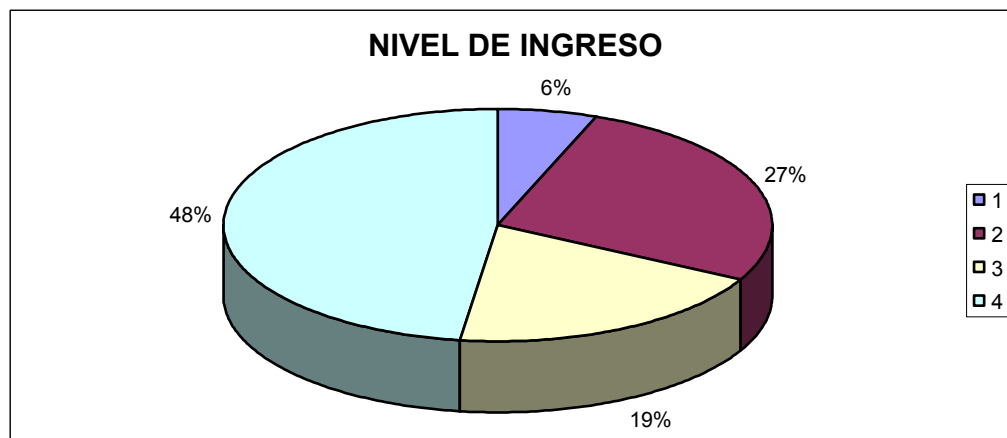
Interpretación:

Del total de personas encuestadas el 82% son hombres y el 18% mujeres, los cuales son propietarios de vehículo liviano.

B) Ingresos.

Conocer el nivel de Ingresos de las personas encuestadas, fue uno de los factores muy importantes en la investigación, se definieron rangos de ingresos para facilitar al encuestado ubicarse en uno de ellos.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) de \$ 137.14 a \$ 228.57.	12	6 %
2) de \$ 228.69 a \$ 342.86	54	27 %
3) de \$ 342.97 a \$ 457.15	39	19 %
4) de \$ 457.26 a más	96	48 %
TOTAL	201	100%



Interpretación:

Del total de personas encuestadas el 6%, se encuentran en el rango N° 1, el 27%, en el N° 2, el 19%, en el N°3 y el 48%, en el rango N° 4, según sus niveles de ingresos

CUERPO DEL CUESTIONARIO

Las preguntas están dirigidas a las personas propietarias de vehículos livianos.

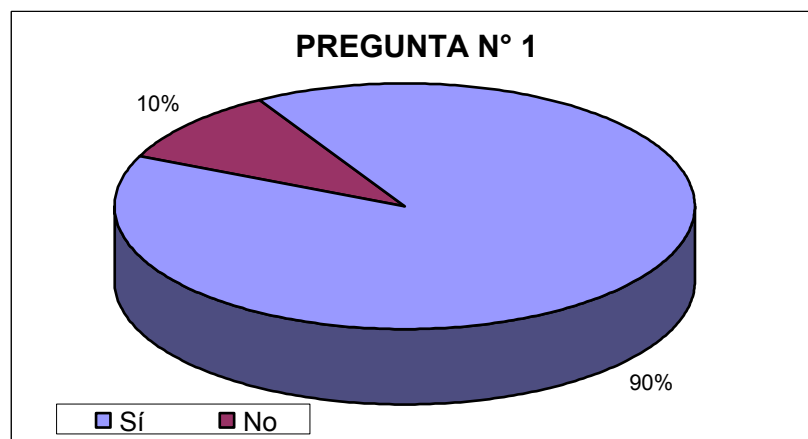
Pregunta N° 1.

¿Conoce qué es el FOVIAL?

Objetivo:

Evaluar si las personas estaban enteradas sobre el FOVIAL.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	181	90%
2) No	20	10%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 90 %, consideran que si lo conocían, y el 10 %, no conocían lo que es el FOVIAL.

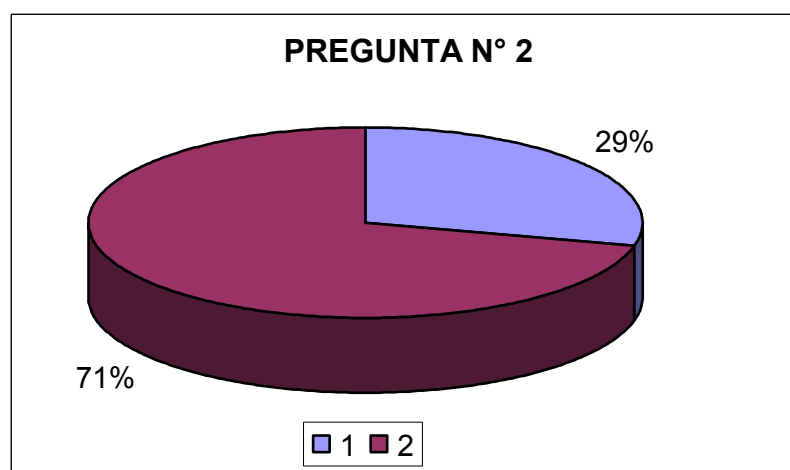
Pregunta N° 2.

¿Sabía que el FOVIAL recaudará \$ 50 millones al año?

Objetivo:

Conocer cuantas personas conocen la cantidad que el FOVIAL recaudará.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	58	29%
2) No	143	71%
TOTAL	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 29 %, si conocían, y el 71 %, no conocían cuanto se recaudaría al año para el FOVIAL.

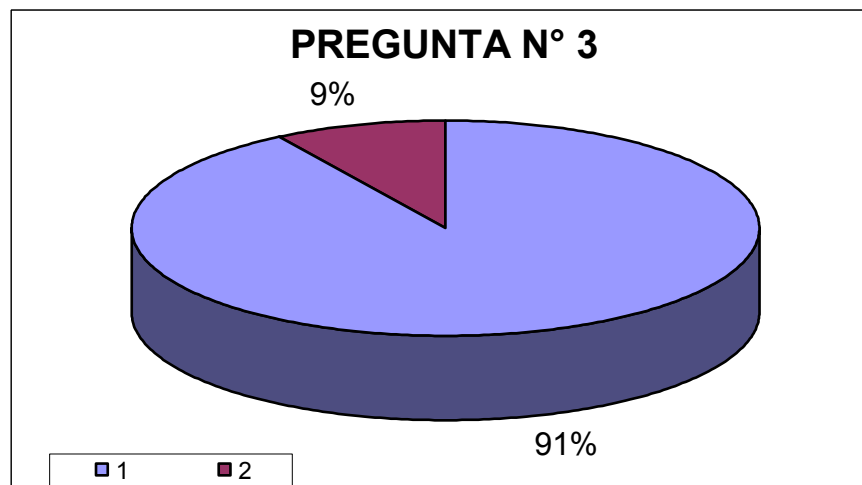
Pregunta N° 3.

¿Sabe que existe un impuesto de \$ 0.20 por galón de combustible?

Objetivo:

Evaluar cuantas personas están enterados sobre el impuesto al combustible.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	183	91%
2) No	18	9%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 91%, si conocían, y el 9%, no conocían que existe un impuesto aplicado por galón combustible.

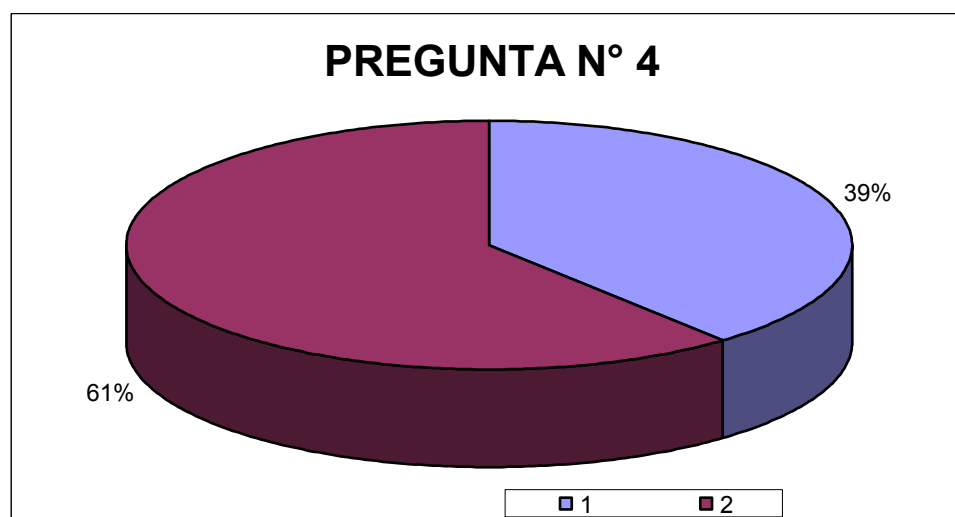
Pregunta N° 4.

¿ Está de acuerdo con la aplicación de \$ 0.20 por galón al combustible?

Objetivo:

Evaluar cuantas personas están de acuerdo en la aplicación del impuesto al combustible.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	78	39%
2) No	123	61%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 39%, Si están de acuerdo, y el 61%, No esta de acuerdo con el impuesto aplicado por galón combustible.

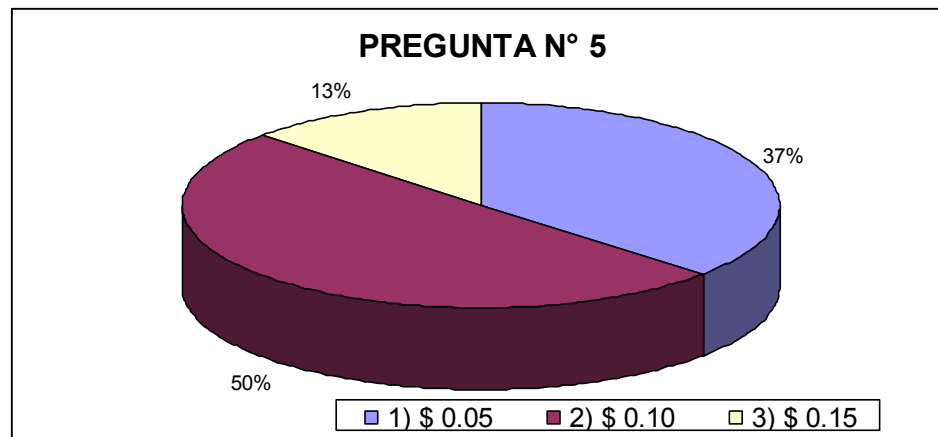
Pregunta N° 5.

¿ Cuánto cree que debería de ser la cantidad adecuada del impuesto al combustible?

Objetivo:

Conocer la cantidad adecuada que la población está dispuesto a pagar de acuerdo a los 123 que respondieron que no está de acuerdo con la aplicación de impuesto al combustible, en la pregunta anterior.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) \$ 0.05	45	37%
2) \$ 0.10	62	50%
3) \$ 0.15	16	13%
Total	123	100%



Interpretación:

De las 123 personas que no están de acuerdo el 37 %, considera que \$0.05, el 50%, considera que \$ 0.10 el 13% considera que \$0.15 debería de ser el

impuesto aplicado por galón combustible. Identificándose como aceptable la cantidad de \$0.10, por ser la de mayor representación.

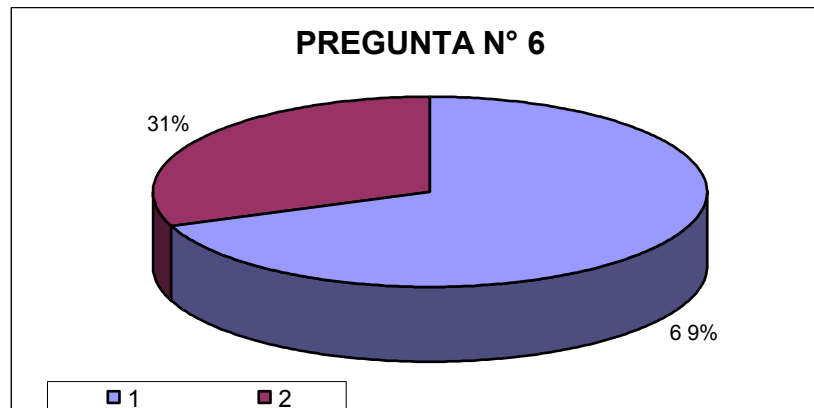
Pregunta N° 6.

¿ Le está afectando económicamente el impuesto de \$ 0.20 al galón de combustible para el FOVIAL.?

Objetivo:

Evaluar en cuanto está afectando a las personas la aplicación del impuesto al combustible.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	139	69%
2) No	62	31%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 69 %, le está afectando, y el 31% ,
No le está afectando el impuesto aplicado por galón de combustible.

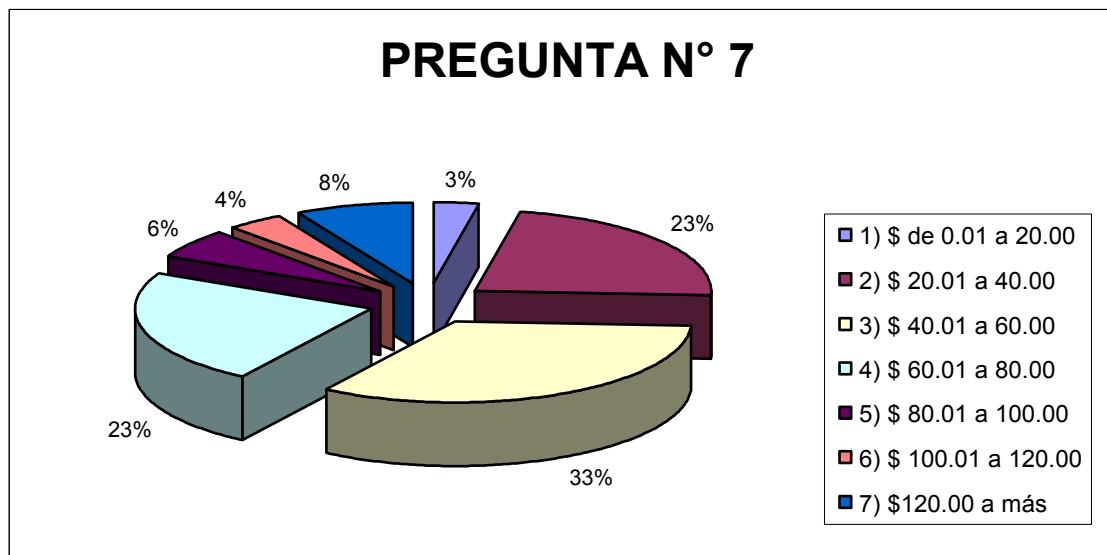
Pregunta N° 7.

¿ Cuánto gasta mensualmente en combustible? \$_____

Objetivo:

Conocer la cantidad promedio que gastan las personas en combustible.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) \$ de 0.01 a 20.00	6	3
2) \$ 20.01 a 40.00	46	23
3) \$ 40.01 a 60.00	67	33
4) \$ 60.01 a 80.00	46	23
5) \$ 80.01 a 100.00	12	6
6) \$ 100.01 a 120.00	8	4
7) \$120.00 a más	16	8
TOTALES	201	100



Interpretación:

La gráfica nos demuestra que el 33% de los encuestados, están dentro del rango N° 3, el 23%, dentro del rango N° 2, igual al N° 4, con 23%, El resto están ubicados en los rangos N° 1,5,6 y 7; que suman el 21%. Los rangos anteriores son definidos como los de mayor utilidad en el consumo de combustible por la población, tomando la diferencia de \$ 20.00 por rango ya que estos valores son los que la mayoría de la población consume mensualmente.

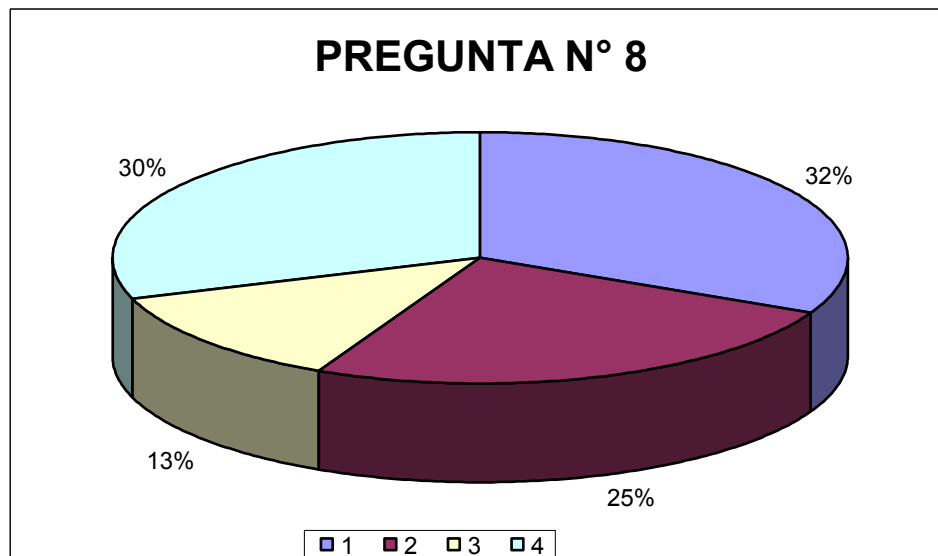
Pregunta N° 8.

¿ En cuanto se ha incrementado su gasto mensual en combustible, con la implementación del FOVIAL.?

Objetivo:

Evaluar el incremento mensual que las personas propietarias de vehículos están teniendo en consumo de combustible.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) de \$ 0.01 a \$ 5.00	65	32
2) de \$ 5.01 a \$ 10.00	50	25
3) de \$ 10.01 a \$ 15.00	25	13
4) de 15.01 a más	61	30
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 32%, considera que su gasto se ha incrementado de \$ 0.01 a \$ 5.00, mientras que el 25%, considera que se la ha incrementado entre \$5.01 a \$ 10.00, y el 30% considera que su incremento es

más de \$ 15.00 al mes, siendo la categoría de \$ 10.00 a \$ 15.00 la menos representada con un 13%, pero dentro de una escala de incremento un poco alta.

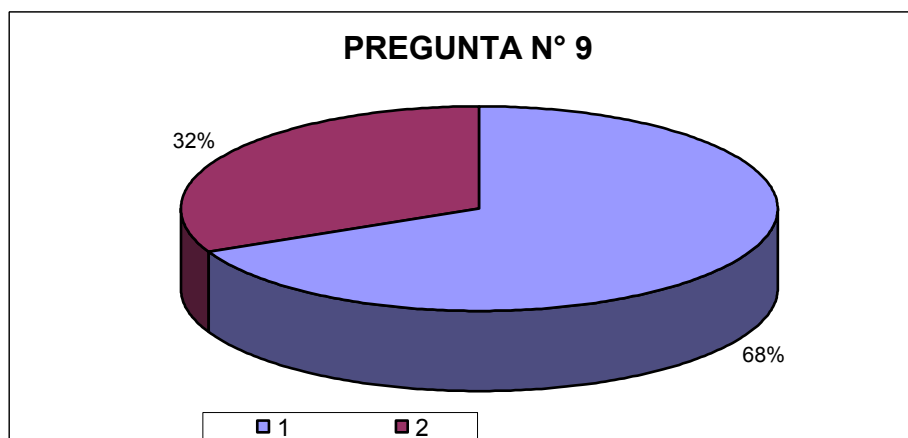
Pregunta N° 9.

¿ Considera que los fondos recaudados serán suficiente para el funcionamiento del FOVIAL?

Objetivo:

Conocer la opinión de los financiadores directos del FOVIAL, sobre si serán suficientes los fondos para la ejecución del FOVIAL..

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	137	68%
2) No	64	32%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 68 %, considera que los fondos serán suficientes y el 32% considera que no serán suficientes para el funcionamiento del FOVIAL.

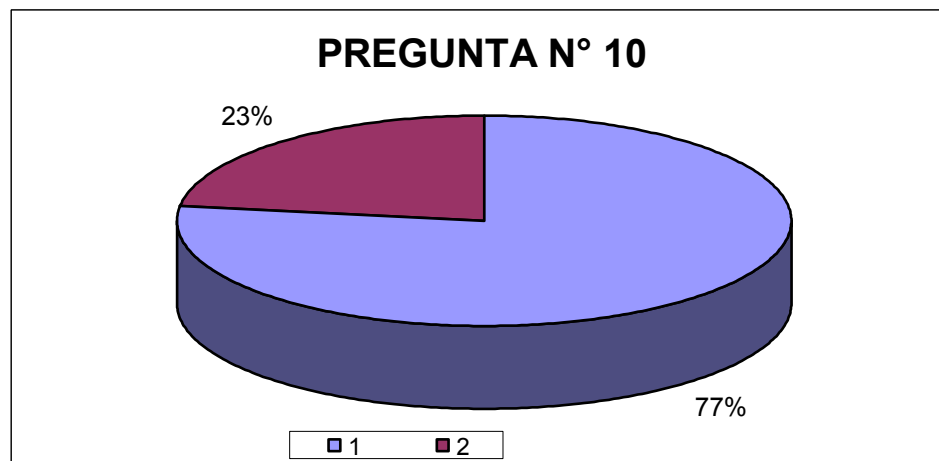
Pregunta N° 10.

¿ Se ha incrementado el costo por mantenimiento de su vehículo por el estado de las carreteras?

Objetivo:

Evaluar si existe o no incremento en mantenimiento de sus vehículos, a raíz del estado actual de las carreteras.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	155	77%
2) No	46	23%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 77 %, ha sufrido incremento y el 23%, dice que no.

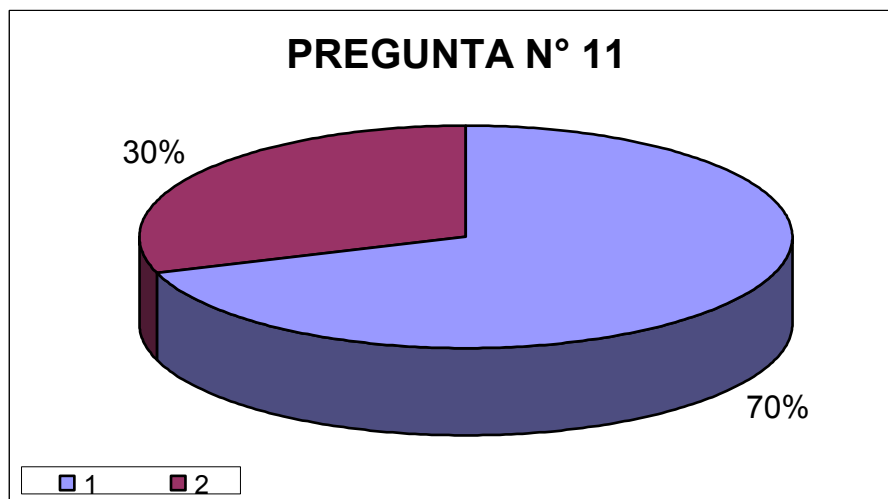
Pregunta N° 11.

¿ Cree Ud. que era necesaria la implementación del FOVIAL en el país?

Objetivo:

Diagnosticar la necesidad de implantar el FOVIAL en el país.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	140	70%
2) No	61	30%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 70%, dicen que era necesaria y el 30 %,dice que no.

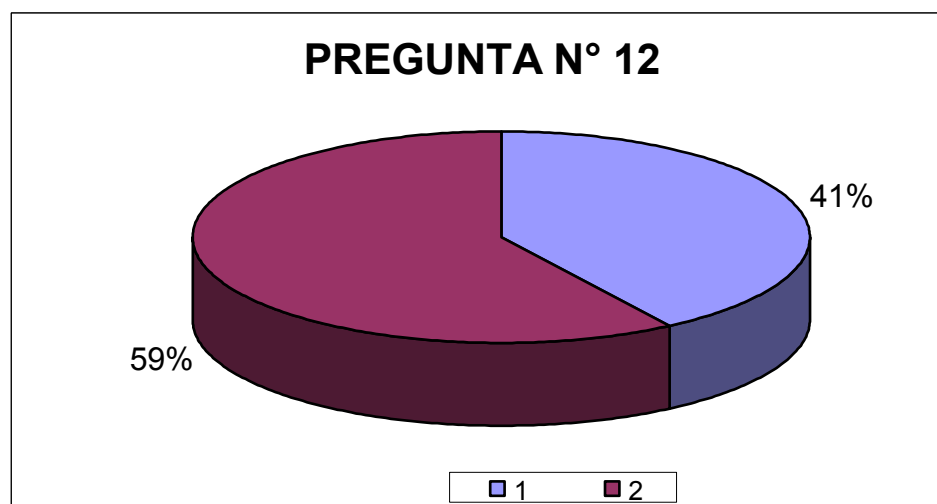
Pregunta N° 12.

¿ Cree Ud. que con el FOVIAL sé esta dando el mantenimiento adecuado a la red vial?

Objetivo:

Conocer la opinión de la población sobre el mantenimiento que la red vial esta recibiendo por parte del FOVIAL.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	82	41%
2) No	119	59%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 41%, manifestaron que Si y el 59 %, manifestaron que no se está dando el mantenimiento adecuado.

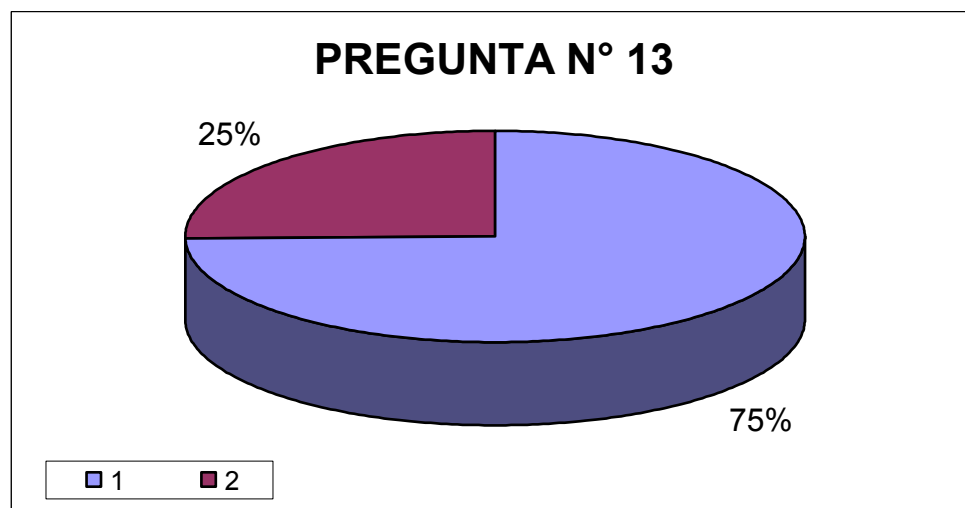
Pregunta N° 13.

¿ Con la red vial en buen estado se reducirá el gasto excesivo de combustible?

Objetivo:

Conocer la opinión de la población sobre el gasto de combustible.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	150	75%
2) No	51	25%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 75 %, opina que se reducirá el gasto y el 25 %, dicen lo contrario.

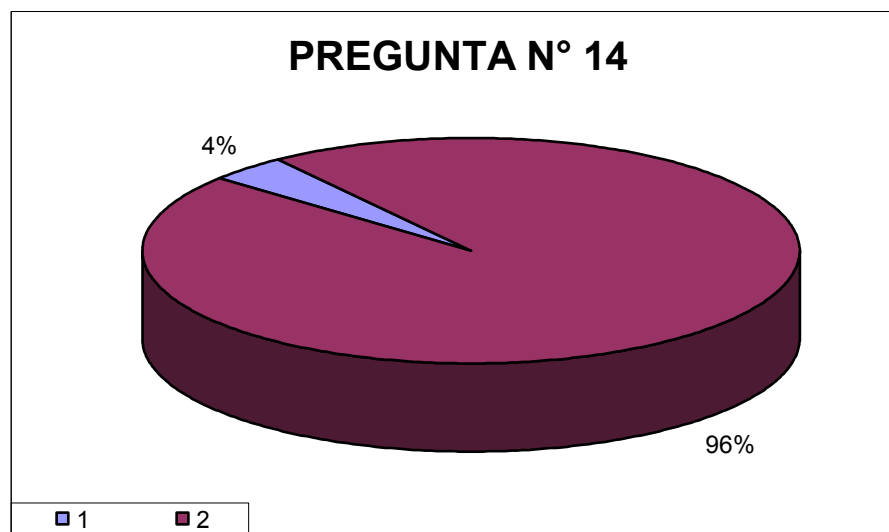
Pregunta N° 14.

¿ El impuesto al combustible para el mantenimiento de la red vial será necesario incrementarlo cada año según como lo estipula la ley?

Objetivo:

Conocer cuantas personas están de acuerdo con el incremento anual.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	8	4%
2) No	193	96%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 4 %, está de acuerdo y el 96%, consideran que no es necesario incrementar el impuesto.

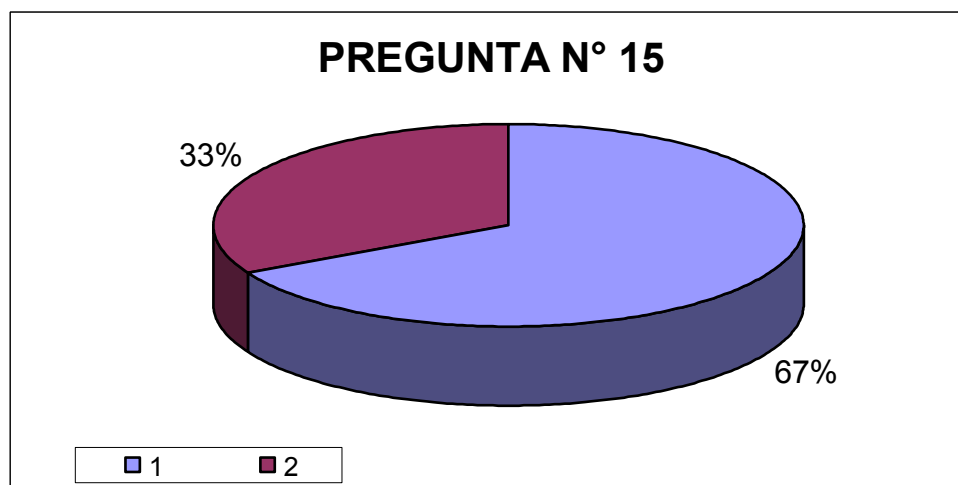
Pregunta N° 15.

¿ Considera que los proyectos ejecutados por el FOVIAL ayudarán al ahorro de tiempo de desplazamiento?

Objetivo:

Conocer de los usuarios el ahorro de tiempo para desplazarse a su destino.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	135	67%
2) No	66	33%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 67 %, dice que ahorrara y el 3%, dice que no se ahorrará tiempo para desplazarse.

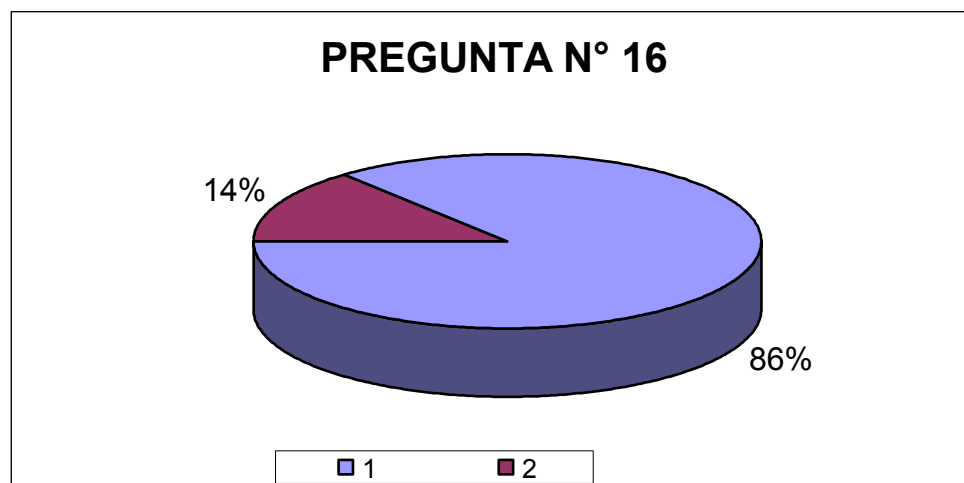
Pregunta N° 16.

¿ La creación del FOVIAL contribuye a la generación de empleos con la creación de nuevos proyectos?

Objetivo:

Indagar cuantas personas opinan que el FOVIAL contribuye a la generación de empleos.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Sí	173	86%
2) No	28	14%
Total	201	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 86 %, consideran que incrementarán los empleos y el 14%, consideran lo contrario.

Pregunta N° 17.

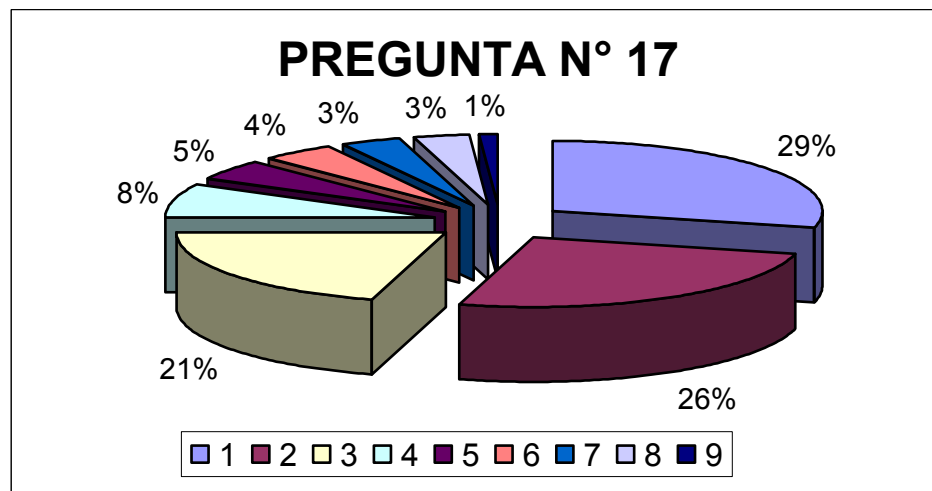
¿ Mencione tres beneficios que obtendrá del FOVIAL?

Objetivo:

Conocer de la población los tres beneficios principales que consideran ellos que obtendrán por medio del FOVIAL.

PRINCIPALES ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Mejores vías	175	29%
2) Menor gasto mantenimiento.	154	26%
3) Menor congestionamiento	124	21%
4)Empleos	46	8%
5)Ahorro de tiempo	29	5%
6)Menor contaminación	27	4%
7)Menos accidentes	21	3%

8)Mejor señalización	21	3%
9)Otras opiniones	6	1%
TOTAL	603	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 29%, opina que se mejorarán las vías, el 26%, piensa que se reducirá el gasto por mantenimiento y el 21%, opinó que se reducirá el congestionamiento, asimismo el 8%, considera que el FOVIAL está siendo fuente de empleo, el resto de los encuestados que suman el 16%, dieron diferentes opiniones sobre el caso en estudio.

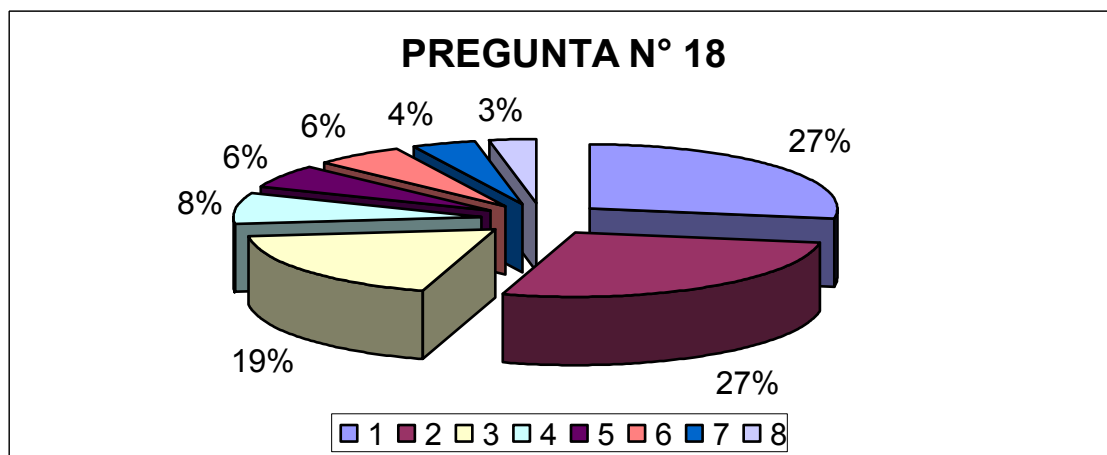
Pregunta N° 18.

¿ Mencione tres impactos negativos generados por el FOVIAL?

Objetivo:

Conocer a fondo los puntos negativos que la población consideran que genera el FOVIAL.

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1) Incremento al combustible	166	27%
2) Malas reparación	164	27%
3) Trabajos en turno del día	112	19%
4) Mala administración	47	8%
5) Inflación	38	6%
6) Alza en canasta básica	34	6%
7) Afecta el medio ambiente	26	4%
8) Otras opiniones	16	3%
TOTALES	603	100%



Interpretación:

Del total de las personas encuestadas el 27%, considera que habrá incremento al combustible, el 27%, dice que hay malas reparaciones de las calles y el 19%, considera que los trabajos que realizan en el turno del día ocasionan congestionamientos, mientras que el 8%, opinó que hay mala administración de los fondos recaudados, y el 6%, opina que habrá inflación y alza en la canasta básica, el resto de encuestados representados por el 7%, tienen diferentes opiniones.

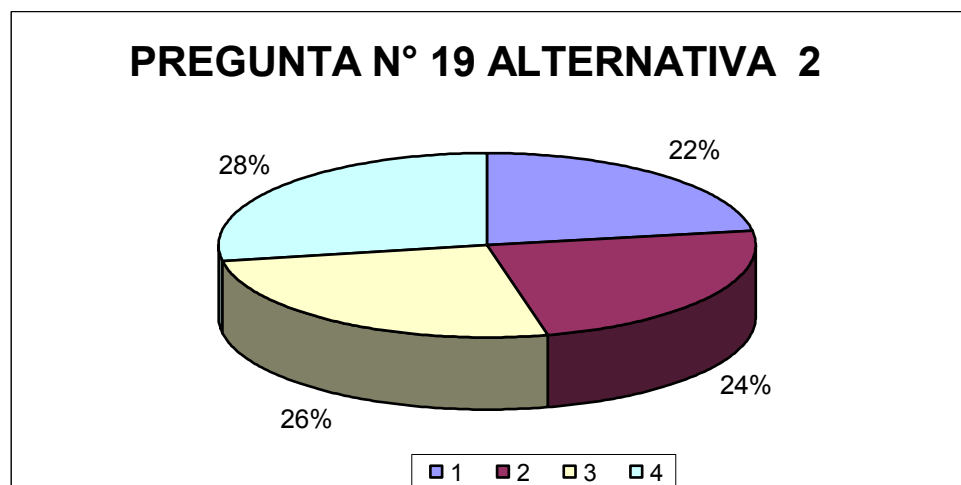
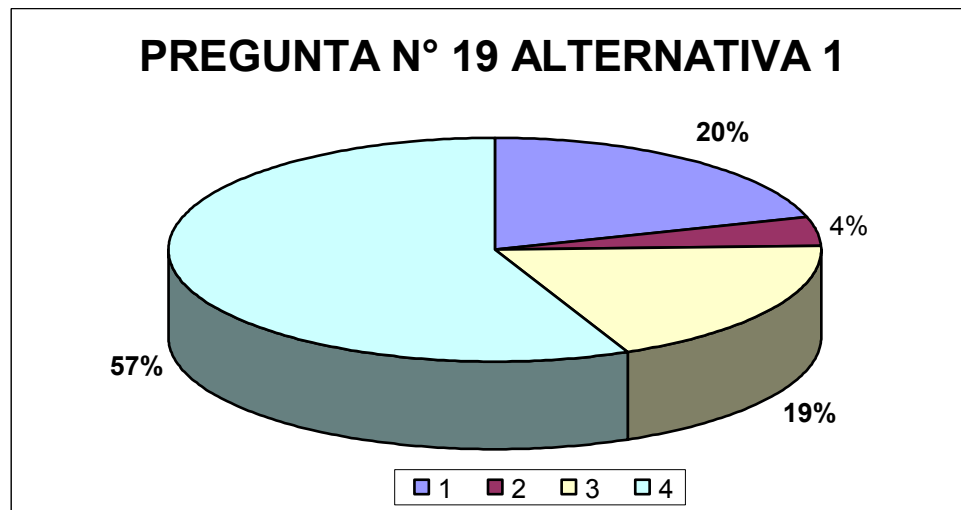
Pregunta N° 19

¿ Señale en orden de importancia los más beneficiados por el FOVIAL?
(1°, 2°.3°4°)

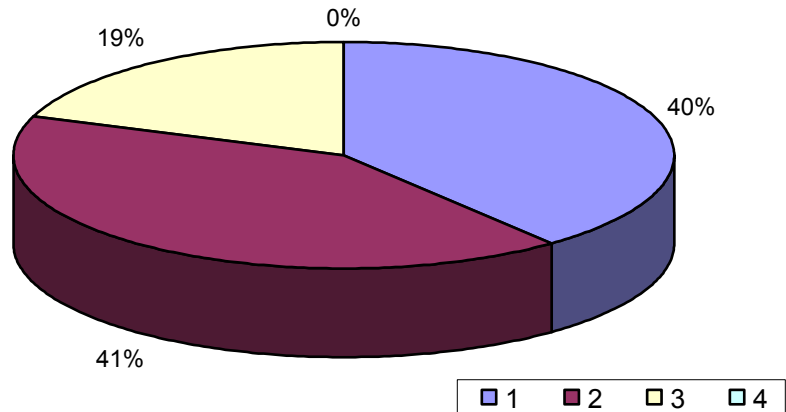
Objetivo:

Conocer quienes serán los más beneficiados, dentro de los sectores analizados, siendo los más beneficiados los ponderados con 1 y 2 y los menos beneficiados los ponderados con 3 y 4.

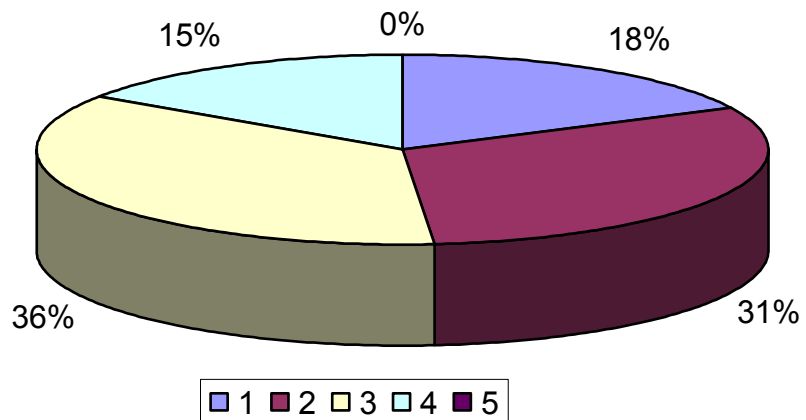
ALTERNATIVA	FRECUENCIA				PORCENTAJE			
	1	2	3	4	1	2	3	4
A) Usuarios transporte colectivo	41	8	38	114	20	4	19	57
B) Propietario de vehículos	45	48	52	56	22	24	26	28
C) Transportistas	79	83	39	0	40	41	19	0
D) Comerciantes	36	62	72	31	18	31	36	15
Total	201	201	201	201	100	100	100	100



PREGUNTA N° 19 ALTERNATIVA 3



PREGUNTA N° 19 ALTERNATIVA 4



Interpretación:

Del total de personas encuestadas el 41%, piensa que los transportistas son el sector más beneficiados, mientras tanto los comerciantes se encuentran en punto equilibrado ya que el 31%, opinó que son beneficiados y el 36% opinó lo

contrarios, ocupando un punto intermedio de la situación, el 57%, opina que los usuarios del transporte colectivo son de los sectores menos beneficiados, al igual que los propietarios de vehículos a quienes el 28%, opina lo mismo que lo anterior, para efectos del análisis se ha tomado el porcentaje más alto de cada alternativa.

20. RESUMEN DE HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN

De acuerdo a lo analizado en cada pregunta que fue hecha a las personas encuestadas surgen las conclusiones siguientes:

- De alguna forma la población está enterada de la existencia del FOVIAL, así como del impuesto aplicado al combustible, ya que es lo que lo afecta económicamente.
- De acuerdo a la muestra tomada para efectos del estudio la mayoría de los encuestados ignora la cantidad de ingresos que obtendrá el gobierno con el nuevo impuesto al combustible.
- De los propietarios de vehículos, el 61%, no están de acuerdo con la aplicación del impuesto al combustible, y consideran que la cantidad adecuada debería ser menor de \$ 0.20, por galón.
- De acuerdo a datos del estudio el FOVIAL si está afectando económicamente a más de los 2/3 de la población, ya que se le ha incrementado los gastos por consumo de combustible,

- Actualmente el gasto promedio de combustible de la población de la zona N° 4 de Soyapango, gira en torno de los \$75.00 de consumo mensual, el cual se determina tomando la media aritmética dividiendo el total de la sumatoria de todas las respuestas recibidas de los encuestados, entre el número de respuestas, sin embargo al hacer el análisis de los resultados de la investigación, nos damos cuenta que a los propietarios de vehículos de la zona en estudio, se le ha incrementado en el rango de \$ 0.01 a \$5.00, seguidos de \$15.00 a más de su gasto mensual, lo cuál son indicadores fuertes del impacto económico negativo que está teniendo la población.
- De la población entrevistada el 70%, está de acuerdo con la implementación del FOVIAL, ya que esta consciente del alto deterioro con que cuentan nuestras vías, el 59%, opina que no se está dando el mantenimiento adecuado con el FOVIAL, a la red vial, por lo que se hace necesario que el FOVIAL mejore sensiblemente. Con lo que no están de acuerdo el 96%, es con el incremento anual del impuesto al combustible, ya que si en este momento están teniendo un costo bastante elevado en el gasto de combustible.
- La creación del FOVIAL, trae consigo más fuentes de trabajo, ya que cada proyecto da oportunidad a personas desempleadas y no tiene una fuente de ingresos para el sostenimiento de su familia.

De acuerdo al análisis del estudio, los menos beneficiados con la implementación del FOVIAL son; los usuarios del transporte público 57%, y los propietarios de vehículos con 28%, los comerciantes que se encuentran en un punto medio con el 36% de menor beneficio, y el 31%, que opina que es de mayor beneficio, siendo los más beneficiados los transportistas con el 41% ya que éstos últimos pueden declarar en un momento dado la inversión en el FOVIAL, y disminuir el pacto económico, mientras que los primeros tienen que absorberlo ellos mismos.

CAPITULO III

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

21. LIMITACIONES Y ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

21.1. Limitaciones

En el desarrollo de la investigación se presentaron diferentes limitantes, que no permitieron la obtención de la información necesaria y oportuna, ocasionando atrasos e imprevistos para el buen desarrollo del trabajo, los cuales se mencionan a continuación:

- La falta de colaboración por parte de SERTRACEN, al no proporcionar la información relacionada a la cantidad de vehículos livianos existentes en la zona de Soyapango.
- VICE MINISTERIO DE TRANSPORTE, no colaboró brindando la información requerida en este rubro, lo que obligo al equipo investigador, recurrir a la Alcaldía Municipal de Soyapango, donde se manifestó no contar con esa información, sin embargo, se obtuvo lo referido a la distribución geográfica del Municipio objeto de estudio.
- Debido a que las instituciones no proporcionaron la información esperada, nos vimos en la obligación de efectuar un recuento físico vehicular, en los parqueos y viviendas de cada una de las colonias objeto de estudio, para la realización efectiva de la investigación utilizando el método de observación directa.

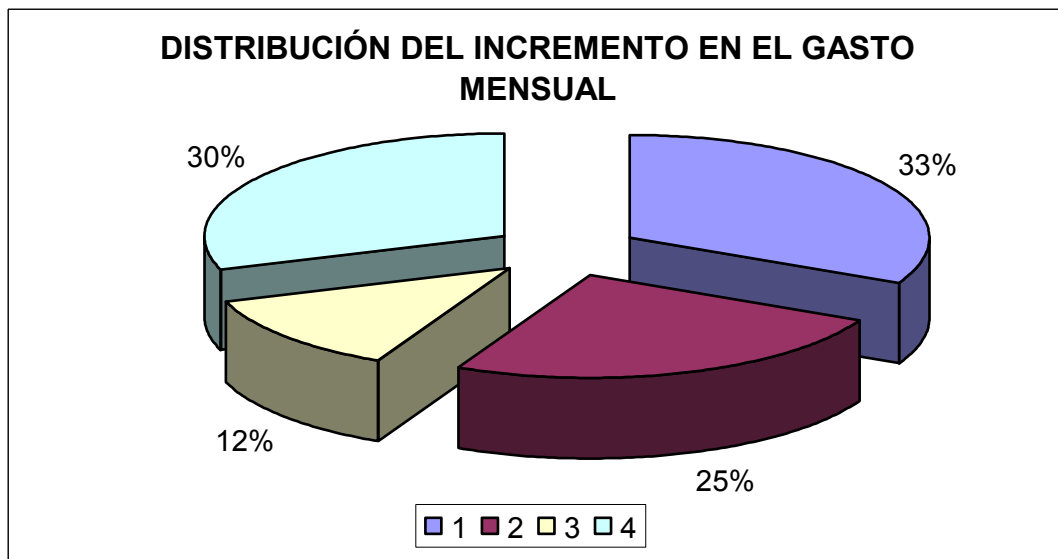
- Debido a que el FOVIAL es un proyecto relativamente nuevo, no existen muchas fuentes de información que permitiera la obtención de la misma.
- Debido a que las personas objeto de estudio no se encontraban disponibles al momento de la visita, para efectos de la recolección de la información, se tuvo que realizar varias visitas en cada zona de estudio, lo cual generó un mayor grado de dificultad en la obtención de datos.
- El tiempo dedicado a las personas sujeto de estudio tuvo que ser mayor que el previsto, debido a que en el momento de llenar el instrumento de recolección de datos, nos daban su punto de vista de como debería de funcionar el FOVIAL y las zonas que se deben reparar.

21.2. Alcance

El alcance de la investigación llevó a establecer cual es el impacto económico del FOVIAL, las ventajas y desventajas en la población propietaria de vehículos livianos de la zona N° 4, de Soyapango.

- El impacto económico del FOVIAL en la población propietaria de vehículos livianos de la zona N° 4, de Soyapango se determina por medio de la siguiente gráfica.

ALTERNATI VA (NIVEL DE INGRESOS)	INCREMENTO DEL GASTO MENSUAL					
	1) de \$ 0.01 a \$ 5.00	2) de \$ 5.01 a \$ 10.00	3) de \$ 0.01 a \$ 15.00	4) de 15.01 a más	TOTAL	%
A) de \$ 137.14 a 228.57	1	4	1	6	12	6
B) de \$228.69 a 342.86	21	14	5	14	54	27
C) de \$ 342.97 a 457.14	14	7	8	10	39	19
D) de \$ 457.26 a más	29	25	11	31	96	48
TOTAL	65	50	25	61	201	100
%	33	25	12	30	100	



En términos cuantitativos el incremento mensual en gasto de combustible se centra en la población con ingresos de \$ 457.26 a más, por ser ésta la que más combustible consume, y dado que el cuadro representa un alto índice en las diferentes categorías en que se han distribuido el incremento del gasto, y en segundo lugar se está dando en la categoría de los \$ 228.69 a 342.86, por lo tanto se puede determinar que si está percibiendo un incremento en el gasto de la población en estudio de la zona de Soyapango, siendo la que recibe menos impacto en los ingresos la de \$ 137.14 a 228.57 por ser la que menos combustible consume.

22. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN LOS INGRESOS MENSUALES

ANÁLISIS DEL IMPACTO ECONÓMICO EN LOS DIFERENTES RANGOS DE INGRESOS							
(NIVEL DE INGRESOS)	A) de \$ 0.01 a \$ 5.00		B) de \$ 5.01 a \$10.00		C) de \$10.01 a \$15.00		D) de \$15.01 a más
RANGOS	mínimo	máximo	mínimo	máximo	mínimo	máximo	mínimo
1) de \$ 137.14 a 228.57	0.01	3.65	3.65	7.29	7.30	10.94	10.95
2) de \$ 228.69 a 342.86	0.01	2.19	2.19	4.37	4.38	6.56	6.56
3) de \$ 342.97 a 457.14	0.01	1.46	1.46	2.92	2.92	4.37	4.38
4) de \$ 457.26 a más	0.01	1.09	1.10	2.19	2.19	3.28	3.28

De acuerdo al cuadro de análisis de los ingresos de la población donde se muestra el impacto económico a cada uno de los rangos de ingresos a los cuales se les ha calculado los rangos de impacto que se reflejan en la tabla anterior.

22.1. ANÁLISIS DEL INCREMENTO PROMEDIO DEL GASTO

SUELDO PROMEDIO	GASTO PROMEDIO			
	\$ 2.51	\$ 7.51	\$ 12.51	\$ 15.01
\$ 182.86	1.37%	4.11%	6.84%	8.21%
\$ 285.78	0.88%	2.63%	4.38%	5.25%
\$ 400.06	0.63%	1.88%	3.13%	3.75%
\$ 457.26	0.55%	1.64%	2.73%	3.28%

De acuerdo al análisis del gasto promedio presentado en el cuadro anterior, se denota que el mayor impacto económico lo están sufriendo las personas con ingreso promedio de \$ 182.86, ya que es en ese nivel donde se marca un mayor incremento, en los diferentes rangos de gastos promedios. Dado que los porcentajes que afectan los ingresos son mayores que en los demás niveles.

Lo anterior denota que la población con mayores ingresos se ve menos afectada, dado que absorben con mayor facilidad el incremento en el gasto de combustible mensual.

Los sueldos promedios y los gastos promedios son los derivados de sumar cada uno de los rangos y dividirlos entre dos partes para obtener el promedio de cada uno de los rangos, no así con el ultimo rango ya que es fijo.

El sueldo promedio de \$ 182.86, esta siendo afectado en el gasto promedio mensual de acuerdo a los siguientes porcentajes de \$ 2.5, el 1.37%, de \$7.51, en un 4.11%, de \$ 12.51, en un 6.84% y el de \$ 15.01, es el 8.21%.

El sueldo promedio de \$ 285.78, esta siendo afectado en el gasto promedio mensual de acuerdo a los siguientes porcentajes de \$ 2.5, el 0.88%, de \$7.51, en un 2.63%, de \$ 12.51, en un 4.38% y el de \$ 15.01, es el 5.25%.

El sueldo promedio de \$ 400.06, esta siendo afectado en el gasto promedio mensual de acuerdo a los siguientes porcentajes de \$ 2.5, el 0.63%, de \$7.51, en un 1.88%, de \$ 12.51, en un 3.13% y el de \$ 15.01, es el 3.75%.

El sueldo promedio de \$ 457.26, esta siendo afectado en el gasto promedio mensual de acuerdo a los siguientes porcentajes de \$ 2.5, el 0.55%, de \$7.51, en un 1.64%, de \$ 12.51, en un 2.73% y el de \$ 15.01, es el 3.28%.

23. VENTAJAS Y DESVENTAJAS OCASIONADAS POR EL FOVIAL

23.1. VENTAJAS

- **Mejores Vías:** De acuerdo al 29% de la población que opinó que con el FOVIAL se tendrán mejores vías de acceso, por que existe un ente encargado exclusivamente para el mantenimiento preventivo y correctivo de las carreteras.
- **Menor gasto de mantenimiento de vehículo:** Con las carreteras en óptimas condiciones, se espera que el vehículo sufra menores daños, ocasionando menos gasto por mantenimiento fue la respuesta de 26% de la población encuestada.
- **Menos Congestionamiento vehicular:** Al estar las carreteras en mejores condiciones se espera que se reduzcan los congestionamientos, y exista una fluidez vehicular, aún en horas de mayor circulación, dice el 21% de la población.
- **Ahorro de tiempo en el desplazamiento:** El 5% de los entrevistados opinan que con las calles en mejores condiciones y menos congestionamiento, la población podrá invertir menos tiempo en el desplazamiento a su destino.

- **Empleos:** La creación de nuevos proyectos será fuente de generación de empleos, ya que será necesario que las empresas contraten personal para la ejecución de nuevas obras.
- **Disminución de accidentes:** De acuerdo al criterio de la población, considera que con las carreteras en buenas condiciones, se estarán evitando considerablemente los accidentes de tránsito.
- **Menos contaminación ambiental:** al haber menos congestionamiento y vehículos en buen estado, se reducirá la contaminación ambiental, ya que habrá menos emisión de gases tóxicos en el medio ambiente.

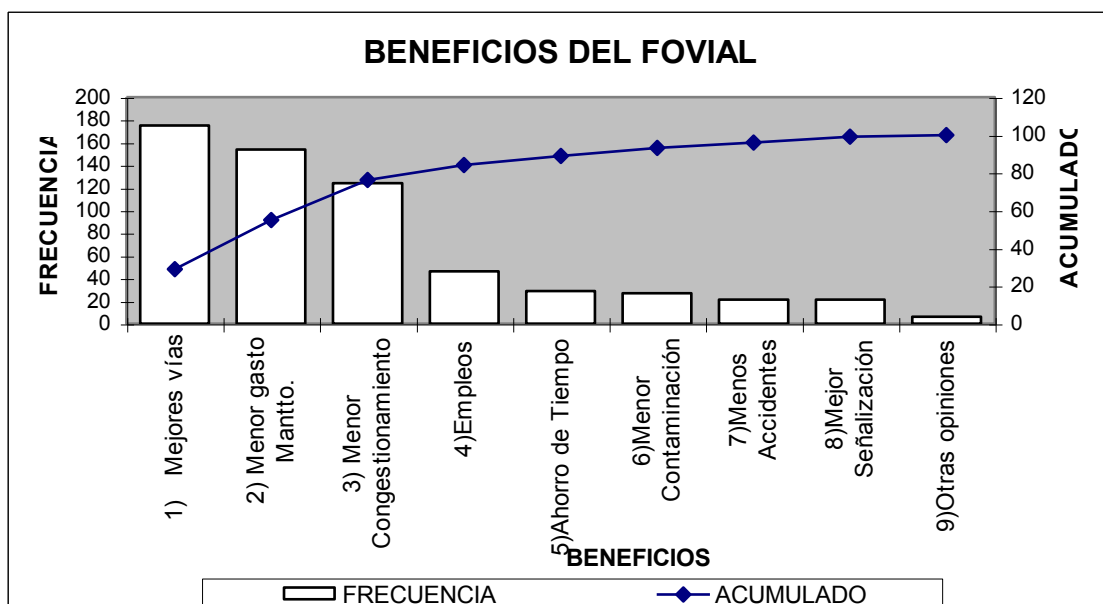
23.2 DESVENTAJAS

- **Incremento al combustible:** La población es de la opinión en un 27%, que con la implementación del FOVIAL, se ha incrementado el precio del combustible, ya que se tiene que pagar un impuesto más, que antes no existía.
- **Mala calidad en la reparación de las vías:** Así mismo el 27% de la población espera que con el FOVIAL, se utilice material de mejor calidad, del que se usaba en el pasado, evitando el rápido deterioro de las vías.
- **Mala Administración:** La población considera que una mala administración de los fondos recaudados para el FOVIAL, permitirá la desviación de éstos hacia destinos no contemplados en la ley.
- **Alza en la canasta básica:** el impacto en la elevación de los precios del combustible generalmente conlleva a una reacción en cadena, que afecta

a las empresas, ya que de alguna forma todas son dependientes de una u otra forma de este producto, trasladándolo al precio del consumidor final.

24. GRÁFICA DE PARETO DE LOS BENEFICIOS DEL FOVIAL

PRINCIPALES ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE ACUMULADO
1) Mejores vías	175	29%	29
2) Menor gasto en mantenimiento.	154	26%	55
3) Menor congestionamiento	124	21%	76
4) Empleos	46	8%	84
5) Ahorro de tiempo	29	5%	89
6) Menor contaminación	27	4%	93
7) Menos accidentes	21	3%	96
8) Mejor señalización	21	3%	99
9) Otras opiniones	6	1%	100
TOTAL	603	100%	



24.1. ANÁLISIS DE LA GRÁFICA DE PARETO, SOBRE LOS BENEFICIOS DEL FOVIAL

En el diagrama de Pareto anterior se puede observar que los pocos vitales tiene la mayor relevancia, ya que los porcentajes entre estos son similares, por lo tanto se aplica la regla del 80/20.

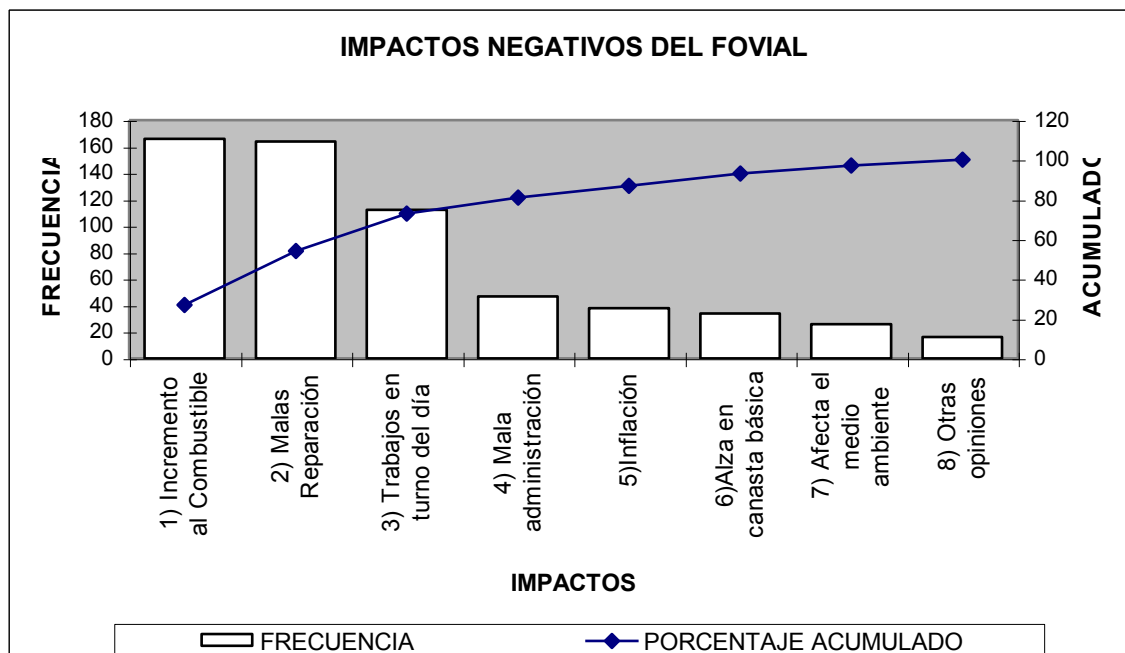
La gráfica anterior representa los tres beneficios más importantes del estudio, ya que fueron los que tuvieron más porcentaje de participación, determinados por la población encuestada, siendo éste del 76% la sumatoria de los tres.

1. Mejores vías.
2. Gasto por mantenimiento de vehículos
3. Menor congestionamiento.

Se pudo observar que el más representativo con un 29%, son las mejores vías, ya que la población es de na opinión que el FOVIAL mantiene las vias en mejores condiciones, el gasto por mantenimiento de vehículos, se ha determinado como un segundo beneficio con un 26%, ya que la población es lo que a observado con el FOVIAL en marcha, y el 21% se le ha determinado al tercer beneficio que es un menor congestionamiento, lo cual es efecto del buen estado en que se mantengan las carreteras y demostrar a la población que se disminiye el comfilcto vehicular.

25. GRÁFICA DE PARETO DE LOS IMPACTOS NEGATIVOS DEL FOVIAL

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE ACUMULADO
1) Incremento al combustible	166	27%	27
2) Malas reparación	164	27%	54
3) Trabajos en turno del día	112	19%	73
4) Mala administración	47	8%	81
5) Inflación	38	6%	87
6) Alza en canasta básica	34	6%	93
7) Afecta el medio ambiente	26	4%	97
8) Otras opiniones	16	3%	100
TOTALES	603	100%	



25.1. ANÁLISIS DEL GRÁFICO DE PARETO, SOBRE LOS IMPACTOS NEGATIVOS DEL FOVIAL

En el diagrama de Pareto anterior se puede observar que los pocos vitales poseen la mayor relevancia, ya que los porcentajes entre éstos son similares, por lo tanto se aplica la regla del 80/20.

Lo anterior permite determinar que los principales impactos negativos ocurridos con el FOVIAL, representan el 73% de la población en estudio.

1. Incremento al combustible.
2. Malas reparaciones.
3. Trabajos en turno del día

Analizados individualmente nota una mayor participación con un 27% del incremento al combustible, por ser éste el que población considera que afecta más, ya que es directo al precio al combustible, pero ya que éste no se puede evitar debido a que esta amparado por la ley y es una obligación absorberlo por parte de la población, el 27% opinó que las malas reparaciones que se está dando actualmente a la red vial, permite el rápido deterioro de la misma, el 19% opinó que los trabajos en turno del día, ocasionan congestionamientos vehicular, y que debieran realizarse en horas nocturnas, ya que con eso se está afectando al propietario de vehículo y usuarios del transporte público, ya que incrementa el tiempo de traslado de las personas.

26. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

26.1. CONCLUSIONES

- De acuerdo a los datos del estudio, se nota una relación directa entre las personas que no conocen sobre el FOVIAL y las que desconocen sobre la existencia del impuesto al combustible, dado que el porcentaje de éstos es del 10% en ambos casos, lo que denota que el 90%, si estaba enterado de la existencia tanto del FOVIAL como del impuesto al combustible.
- En base a la media aritmética de los valores de consumo de combustible proporcionados por los entrevistados, se logra determinar que el gasto promedio de combustible de los habitantes de la zona N° 4, de Soyapango es de \$75.00 mensuales, lo que denota que existe un alto gasto de combustible, lo cual está siendo incrementado con el impuesto aplicado para el FOVIAL.
- En la zona de estudio si existe un impacto económico, originado por la implementación del FOVIAL, el cual está afectando significativamente a los propietarios de vehículos livianos de ésta zona de soyapango, estando centrados básicamente en dos categorías de gastos, los que tienen incremento de \$ 0.01 a \$5.00 y los que tienen de \$15.00 a más, estando a su vez localizados en la categoría de ingresos de \$457.14 (¢4,000.00) a más.

- Un bajo porcentaje de los propietarios de vehículos livianos, sujetos de estudio, opinan que estarían dispuestos a pagar el impuesto, siempre y cuando estos fondos fueran bien canalizados, y administrados, orientándolos hacia el fin propuesto, que es el mantener en buen estado la red vial del país.
- El 50% de los sujetos de estudio opinaron que \$ 0.10 sería el impuesto ideal al combustible, para no alterar los presupuestos de la población, y que el FOVIAL logre un nivel de ingresos que le permitan el mantener la red vial en buen estado.
- El 96 % de la población que participó en el estudio, opina que no es necesario el incremento anual al impuesto, como lo denota la ley, ya que con los fondos anuales recaudados, serán más que suficientes para lograr el mantener la red vial en buen estado y a la vez favorecerá a la población por que no le afectará aún más su economía familiar.

26.2 RECOMENDACIONES

- De acuerdo a la información analizada se le recomienda a la administración del FOVIAL, aplicar material de buena calidad en la reparación de la red vial del país.

- De igual manera se recomienda el cambio de turno en las horas de trabajo que le dedican al mantenimiento de la red vial, y que lo realicen en horas nocturnas.
- Que el FOVIAL, evalúe si los fondos recaudados hasta esta fecha son los suficientemente necesarios para dar el mantenimiento adecuado a la red vial y reevaluar si es necesario la reducción del impuesto aplicado al combustible, ya que la población no está de acuerdo con esta cantidad aplicada, \$0.20 por galón.
- Mantener las carreteras del municipio de Soyapango en mejores condiciones de como se encuentran.
- Que el FOVIAL, tome medidas de comunicación más efectivas y oportunas que ayuden a mantener mejor informado al pueblo para que la operatividad del impuesto se maneje con más transparencia.
- El grupo investigador de acuerdo a lo investigado recomienda a los administradores del FOVIAL que elaboren un esquema comparativo de los beneficios y los impactos que hasta la fecha se han generado con la implementación del FOVIAL, para que la población conozca sobre ellos y que se enteren que el impacto económico que está generando, por otra parte los está beneficiando manteniendo una red vial en buenas condiciones.

GLOSARIO

FONDO DE INVERSIÓN VIAL: Tendrá como responsabilidad administrar eficientemente los recursos financieros que le corresponden, realizar un nivel adecuado de servicio de conservación en la red Vial Nacional Prioritaria Mantenible y dar cuenta pública de sus acciones al menos una vez al año.

DEFENSA DEL INTERÉS PÚBLICO: Comprende básicamente la emisión de normas del sector, la fijación de políticas a aplicar, la vigilancia de su cumplimiento y la supervisión de los actores.

GESTIÓN: Es la determinación y disposición a mediano y largo plazo, de las acciones que deben efectuarse con la finalidad de alcanzar resultados preestablecidos, en el campo vial, esto significa proveer y mantener una red en la extensión y estado predefinidos en función de los medios disponibles.

EJECUCIÓN DE OBRAS: Es la materialización de las acciones de construcción, conservación y operación, incluyéndose también los estudios y diseños necesarios en las redes viales.

FOVIAL : es el Fondo de Inversión para la infraestructura Vial

RED VIAL NACIONAL PRIORITARIA: Conjunto de carreteras pavimentadas y caminos no pavimentados bajo la competencia del Gobierno Nacional, cuyo

propósito fundamental es comunicar adecuadamente a los municipios del país, y a éste con el resto de la región centroamericana.

MANTENIMIENTO PERIÓDICO: Es una serie de actividades que deben ejecutarse cada cierto número de años, dependiendo de la clasificación y condiciones de la carretera (buena, regular), para evitar el perder las condiciones originales del camino, por deterioro ocasionados por las acciones de la naturaleza y por los usuarios del camino.¹

ZONA: Extensión de territorio cuyos límites están determinados por razones administrativas, económicas, políticas etc

ANÁLISIS: Separación y distribución de las partes de un todo hasta llegar a conocer sus principios constitutivos.

POBLACIÓN: Conjunto de habitantes de un país, región o ciudad, que conforman el universo en estudio.

VEHÍCULO: Lo que sirve para transportar algo

LIVIANO: Que pesa poco

IMPACTO: Gran efecto o repercusión

SOYAPANGO: Municipio de San Salvador, ubicado al oriente de la capital

VEHÍCULO LIVIANO: Es un medio de transporte con capacidad de 4 ó 5 personas.

¹ Estudio del FOVIAL presentado a la Asamblea Legislativa por el MOP

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (MOP): Institución de gobierno responsable del mantenimiento, reconstrucción, ampliación y rehabilitación de la red vial, así como también regula y controla el Viceministerio de Transporte y el Viceministerio de Vivienda.

CAPITAL SEMILLA: Es el monto con el cual inició el proyecto del FONDO VIAL.

DECRETO: Es una ley de amparo emitida por el Órgano Legislativo

REGLAMENTO: Es el conjunto de políticas y normas que regirán la administración del FONDO VIAL

BIBLIOGRAFÍA

- Hernández Sampieri, Roberto, et al. 2ª. ed. Metodología de la Investigación, McGraw-Hill. México, D.F. 2000. Pág. 3 – 240.
- Ministerio de Educación, Historia de El Salvador, San Salvador, 1994. Tomo I.
- Red vial. Revista. El Salvador en el camino del desarrollo, Alejandría, El Salvador, San Salvador, mayo 2002. Pág. 4 – 25.
- Diario Más. Inicio de siete proyectos con fondos del FOVIAL a partir del 1º de junio, mayo 25, El Salvador, San Salvador, 2002. Pág. 8.
- Prensa Grafica. FOVIAL ha comenzado por el camino seguro, mayo 27. El Salvador, San Salvador, 2002. Pág. 14.
- Diario de Hoy. FOVIAL ha recaudado \$ 39 millones 688 mil 534 dólares, hasta el 31 de octubre, noviembre 5. El Salvador, San Salvador, 2002. Pág. 5.
- Reyes, Carlos Armando. Entrevista, Asamblea Legislativa. FONDO VIAL, El Salvador, San Salvador, 2002.
- Quirós, José Ángel. Ministerio de Obras Públicas, entrevista, FOVIAL. El Salvador, San Salvador, 2002.
- Gómez, Oscar. Entrevista, FOVIAL. El Salvador, San Salvador, 2002.
- López de Zetino, Clotilde Tomasa. Alcaldía Municipal de Soyapango, entrevista, Distribución geográfica de Soyapango. El Salvador, San Salvador, 2002.
- <http://www.zietlow.com/>.
- <http://www.mop.gob.sv/>.

ANEXOS



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
“LIC. BENJAMÍN CAÑAS”

Estimado señor:

Somos estudiantes egresados de la facultad de economía de esta universidad; estamos realizando una investigación acerca del Impacto generado por el FOVIAL a los propietarios de vehículos livianos del sector N° 4 de Soyapango, lo cual nos permitirá optar al grado de licenciatura en Administración de empresas, razón por la cual le estamos solicitando su valiosa colaboración en el sentido de completarnos el siguiente cuestionario.

De antemano queremos agradecer su valiosa contribución al éxito de esta investigación.

I. DATOS GENERALES

INDICACIÓN: A continuación se te piden algunos datos generales, marca con una “X” la opción que consideres más adecuada.

A. Sexo 1) M ☐ 2) F ☐

B. Nivel de Ingresos

- 1) de \$ 137.14 a \$ 228.57 ☐
- 2) de \$ 228.69 a \$ 342.86 ☐
- 3) de \$ 342.97 a \$ 457.14 ☐
- 4) de \$ 457.26 a más ☐

G. Lugar de residencia

- 1) Comunidad los Santos ☐
- 2) Reparto los Santos I ☐
- 3) Colonia Bosques de Prusia ☐
- 4) Lotificacion los Laureles ☐
- 5) Colonia Santa Gertrudis ☐
- 6) Residencial Divina Providencia ☐

II. REACTIVOS

INDICACIÓN: A continuación encontrara una serie de interrogantes, marque con una “X” la opción que considere conveniente.

1. Conoce que es el FOVIAL?
1) Sí _____ 2) No _____
2. Sabia que el FOVIAL recaudará \$ 50 Millones al año?
1) Sí _____ 2) No _____
3. Sabe que existe un impuesto de \$ 0.20 por galón de combustible?
1) Sí _____ 2) No _____
4. Esta de acuerdo con la aplicación de \$ 0.20 por galón al combustible?
1) Sí _____ 2) No _____
5. Cuanto cree que debería de ser la cantidad adecuada del impuesto al combustible?
1) \$ 0.05 _____ 2) \$ 0.10 _____ 3) \$ 0.15 _____ 4) mas de \$0.20 _____
6. Le esta afectando económicamente el impuesto de \$ 0.20 al combustible para el FOVIAL?
1) Sí _____ 2) No _____
7. Cuanto gasta mensualmente en combustible? \$ _____
8. En canto se ha incrementado su gasto mensual en combustible, con la implementación del FOVIAL?
1) \$ 0.01 a \$ 5.00 _____ 2) \$ 5.01 a \$ 10.00 _____ 3) \$ 10.01 a 15.00 _____ 4) \$15.01 a más _____
9. Considera que los fondos recaudados serán suficiente para el funcionamiento del FOVIAL?
1) Sí _____ 2) No _____
10. Se ha incrementado el costo por mantenimiento de su vehículo por el estado de las carreteras?

1) Sí _____

2) No _____

11. Cree Ud. Que era necesaria la implementación del FOVIAL en el país?

1) Sí _____ 2) No _____ Por que _____

12. Cree Ud. que con el FOVIAL se está dando el mantenimiento adecuado a la red vial?

1) Sí _____ 2) No _____ Por que _____

13. Con la red vial en buen estado se reducirá el gasto excesivo de combustible?

1) Sí _____

2) No _____

14. El impuesto al combustible para el mantenimiento de la red vial será necesario incrementarlo cada año según como lo estipula la ley?

1) Sí _____

2) No _____

15. Considera que los proyectos ejecutados por el FOVIAL ayudaran al ahorro de tiempo de desplazamiento?

1) Sí _____

2) No _____

16. La creación del FOVIAL contribuye a la generación de empleos con la creación de nuevos proyectos?

1) Sí _____

2) No _____

17. Mencione tres beneficios que obtendrá del FOVIAL?

1) _____ 2) _____ 3) _____

18. Mencione Tres impactos negativos generados por el FOVIAL?

1) _____ 2) _____ 3) _____

19. Señale en orden de importancia los más beneficiados por el FOVIAL?

(1°, 2°, 3°, 4°)

_____ Usuarios del transporte colectivo

_____ Transportista

_____ Propietarios individuales de vehículos

_____ Comerciantes



DECRETO N° YYY

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR

CONSIDERANDO:

I.- Que por Decreto Legislativo N° 208, de fecha treinta de noviembre de 2000, publicado en el Diario Oficial N° 237, tomo 349, del dieciocho de diciembre del mismo año, se emitió la Ley del Fondo de Conservación Vial;

II.- Que de conformidad con el Artículo 48 de la misma Ley, se estableció que en un plazo de ciento veinte días a partir de su vigencia se emitiría el Reglamento de dicha Ley, el cual vence el día veinticinco del mes de abril del corriente año;

POR TANTO:

en uso de sus facultades legales,

DECRETA EL SIGUIENTE:

REGLAMENTO DE LEY DEL FONDO DE CONSERVACIÓN VIAL

TÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

CAPÍTULO ÚNICO

ASPECTOS GENERALES

Objeto del Reglamento

Art. 1.- El presente Reglamento tiene por objeto desarrollar lo establecido en la Ley del Fondo de Conservación Vial.

Alcance del Reglamento

Art. 2.- Este Reglamento regula la organización y funcionamiento general del Fondo de Conservación Vial (FOVIAL), como entidad autónoma responsable de la conservación de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible, definida en el artículo 3 de la Ley, literales 2 y 3.

Definiciones Preliminares

Art. 3.- Para los efectos de este Reglamento se definen los siguientes conceptos que complementan los referidos en el Artículo 3 de la Ley del FOVIAL:

2

1. Reconstrucción: Es la reparación total de la estructura de las vías, previa demolición parcial o completa de la estructura existente. La reconstrucción se realiza cuando la rehabilitación ya no es posible por el prolongado descuido en su conservación o por graves defectos de construcción.
2. Rehabilitación: Es la intervención necesaria para devolver las vías a buenos niveles de servicio, cuando su deterioro supera el límite que permite realizar labores de mantenimiento, implica la reparación de daños estructurales y por consiguiente, la demolición y reemplazo de partes dañadas. Comprende este tipo de reparaciones junto al refuerzo de la estructura. Su fin es restituir la solidez estructural y proporcionar de nuevo una buena superficie de rodadura.
3. Mejoramiento: Son todas aquellas obras relacionadas con cambios de anchos, alineamientos, curvaturas y pendientes que aumenten la capacidad vial o la seguridad en la circulación. El término también incluye labores de renovación de superficie o de rehabilitación cuando se realiza en vías de regulares condiciones.
4. Gestión de la Conservación Vial: Función que consiste en definir y determinar

lo que es necesario realizar en una vía, para mantenerla en condiciones establecidas con anticipación, así como de disponer de los medios para ejecutar esas labores y controlar su eficiente ejecución.

TITULO II

DEL FONDO DE CONSERVACIÓN VIAL

CAPÍTULO II

GESTIÓN INSTITUCIONAL

Planificación Estratégica

Art. 4.- El FOVIAL será una entidad que deberá desarrollar su trabajo en el marco de la planificación estratégica de su gestión, en la cual deberá participar el Consejo Directivo así como todo el personal. Deberán propiciarse las condiciones que permitan la plena identificación y compromiso de todos sus miembros con

la Misión, Visión, Objetivos Estratégicos y Valores a compartir. Asimismo, se les dará

validez a estos conceptos mediante la aprobación del Consejo Directivo y la redacción respectiva en punto de acta.

Monitoreo

Art. 5.- El FOVIAL aplicará un sistema continuo de monitoreo no sólo de sus proyectos sino de su gestión, del cumplimiento de objetivos y metas y de la calidad de sus servicios. Implementará mecanismos que permitan la mejora continua de su gestión y obtener el mayor rendimiento posible de la inversión.

Sistemas de Información

Art. 6.- El FOVIAL definirá claramente sus procesos internos, los mecanismos de toma de decisiones, el registro histórico de sus operaciones, así como cualquier otra información necesaria para garantizar la transparencia de la gestión. Para tal propósito contratará el desarrollo, implementación, mantenimiento y mejora de sistemas informáticos y de los apoyos tecnológicos que se requieran.

Caracterización de su Personal

Art. 7.- El FOVIAL es una entidad que fomentará el profesionalismo y desarrollo de sus empleados, su espíritu de servicio, su honestidad y su compromiso con el cumplimiento de los objetivos institucionales y del país.

Gestión Moderna

Art. 8.- El FOVIAL aplicará criterios y sistemas de administración moderna, los cuales se verán reflejados en su estructura y cultura organizacional, en la fluidez de sus procesos, en la calidad del servicio prestado a los clientes internos y externos, en la imagen corporativa y en su proyección de largo plazo. En todo momento se buscará la eficiencia, que es el buen uso de los recursos, es decir que se procurará obtener de ellos el mayor aprovechamiento. Asimismo, se procurará lograr eficacia, que es el logro de metas y objetivos, ello implica que todo el personal del FOVIAL trabajará para lograr los propósitos de la institución.

Inventario vial

Art. 9.- El FOVIAL mantendrá un inventario actualizado de la red vial de su competencia, el cual servirá de instrumento técnico que contribuirá a la toma de decisiones para determinar las inversiones y acciones que deban realizarse.

Sistema de Administración del Mantenimiento

Art. 10.- Con el objeto de lograr una mayor eficacia y eficiencia en materia de

mantenimiento vial y en la aplicación de los recursos, el FOVIAL implementará un Sistema de Administración del Mantenimiento, que permita determinar con una base técnica y de rentabilidad, las acciones a realizar en la infraestructura vial, su recurrencia y registrar su historial. En este sentido, el término eficacia supone que los caminos estén siempre en buenas condiciones para el usuario, y la eficiencia significa reducir al mínimo el costo total a largo plazo de la conservación de las redes viales.

4

Predominio de Criterios Técnicos

Art. 11.- Todo proyecto que sea ejecutado por el FOVIAL deberá ser evaluado técnicamente y financieramente, para lo cual deberán observarse los siguientes criterios generales:

1. La priorización de proyectos que requieran mantenimiento periódico tanto en vías pavimentadas como no pavimentadas deberá hacerse tomando como criterios principales: a) aquellos que tengan los mayores niveles de tráfico promedio diario anual reflejado en el inventario vigente y, b) Aquellos que por su ubicación tengan un impacto social alto.
2. La priorización de proyectos de mantenimiento rutinario en carreteras pavimentadas deberá hacerse tomando principalmente como criterio financiar los proyectos cuyas vías tengan los mayores niveles de tránsito promedio diario anual reflejado en el inventario vigente. El ordenamiento se hará de mayor a menor tránsito.
3. La priorización de proyectos de mantenimiento rutinario en vías no pavimentadas deberá hacerse tomando principalmente como base el nivel de

tráfico y el acceso a zonas potenciales de generación de desarrollo.

4. Toda carretera de la Red Vial Prioritaria Mantenible responsabilidad del FOVIAL deberá estar incorporada a un programa de mantenimiento del derecho de vía y de drenajes, así como de la señalización respectiva.

Tomando como base el inventario vial, el Consejo Directivo aprobará anualmente la política específica y los parámetros de priorización de proyectos, enmarcados en el plan nacional de desarrollo.

CAPÍTULO III

COORDINACIÓN

Coordinación institucional

Art. 12.- Para cumplir con la responsabilidad de mantener un nivel adecuado de servicio de conservación de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible, el FOVIAL mantendrá adecuados niveles de coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, para la delimitación de los tramos mantenibles, para la aplicación de la normativa en materia de conservación vial, así como de cualquier otro aspecto de mutuo interés.

5

Art. 13.- Para dar cumplimiento al artículo anterior se realizará al menos una reunión mensual entre el Viceministro de Obras Públicas, quien actuará en calidad de representante del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano y el Director Ejecutivo del FOVIAL, quien actuará en representación de esta última institución. El objetivo de estas reuniones será el de planificar, coordinar e informar de los proyectos de cada una de estas instituciones, de tal manera que se logre sinergia en las labores de mantenimiento

y conservación vial. Igualmente, buscarán coordinar con otras instituciones relacionadas las labores de mantenimiento y conservación vial.

CAPÍTULO IV

CONSEJO DIRECTIVO

Cambios cuando Finalice un Período Presidencial

Art. 14.- El Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, y su suplente, no podrán permanecer en sus cargos más allá de la finalización del período de gobierno en el cual fueron nombrados.

Presidencia interina

Art. 15.- Cuando se presente la situación anterior, la Presidencia del Consejo recaerá en el Vicepresidente.

Finalización de Funciones

Art. 16.- Después de transcurridos tres años desde su juramentación los miembros del Consejo Directivo, excepto el Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano y su suplente, finalizarán sus funciones, pudiendo ser ratificados por medio de comunicación por escrito al Consejo Directivo de la instancia que hizo el nombramiento. La renovación del período de un miembro con cargo de Vicepresidente del Consejo Directivo no significará la continuidad en dicho cargo.

Atribuciones indelegables

Art. 17.- Ningún miembro del Consejo Directivo podrá delegar en otra persona el ejercicio de las atribuciones que en su calidad le confiere la Ley.

Sesiones Ordinarias

Art. 18.- El Consejo Directivo sesionará mensualmente de forma ordinaria o las

veces que lo estime pertinente. El día y hora de las sesiones ordinarias será acordado por mayoría simple al principio de cada período, sin perjuicio de que más adelante se disponga su modificación.

6

Sesiones Extraordinarias

Art. 19.- La convocatoria a sesiones extraordinarias deberá hacerse por escrito por lo menos con veinticuatro horas de antelación por el Presidente del Consejo Directivo o por la solicitud conjunta de un número no menor de tres miembros propietarios, debiendo señalarse los aspectos a discutir. En dicha sesión no podrán discutirse otros aspectos que no estén consignados en la convocatoria, salvo que se acuerde por unanimidad del pleno al inicio de la sesión. En casos de urgencia así calificados por el Presidente del Consejo Directivo, el plazo podrá reducirse a 12 horas. No aplicarán los plazos y formalidades para las convocatorias a sesiones extraordinarias, cuando se encuentren presentes todos los miembros y así lo acuerden por mayoría simple.

Agenda de Sesiones

Art. 20.- Previo a cada sesión, el Director Ejecutivo, en su calidad de Secretario del Consejo Directivo, elaborará la agenda respectiva, previa consulta al Presidente del Consejo Directivo, incorporando aquellos puntos que sean solicitados por los demás miembros directivos. La agenda de cada reunión será hecha del conocimiento de cada directivo no menos de 48 horas previas a cada sesión ordinaria.

Quórum de las Sesiones

Art. 21.- El quórum del Consejo Directivo lo constituye cuatro miembros, y los

acuerdos se adoptarán por simple mayoría de los miembros presentes. El presidente tendrá el voto de calidad, que significa que su voto vale doble en caso de empate en las votaciones.

Levantamiento de Acta

Art. 22.- Para cada sesión se levantará un acta que se asentará en el libro correspondiente. Las actas en su redacción indicarán el lugar en que se efectuó la reunión, el día, la hora de inicio y finalización, conteniendo además un resumen de lo discutido y aprobado, punto por punto y deberá ser firmada por todos los miembros del Consejo Directivo que hayan asistido a la reunión.

Vigencia de los Acuerdos

Art. 23.- Los acuerdos adquirirán validez con la aprobación del Consejo y el acta respectiva será aprobada en la sesión siguiente.

A efectos de garantizar la fidelidad del contenido del acta, el desarrollo de las sesiones se registrará en un sistema de sonido y/o video.

7

Revisión de Acuerdo

Art. 24.- Cualquiera de los miembros propietarios del Consejo Directivo, tendrá derecho a solicitar la revisión de un acuerdo, para lo cual deberá presentar al Secretario una solicitud de revisión o modificación de punto de acta, indicando las razones que sustentan la solicitud. La resolución a la solicitud deberá tomarla el Consejo Directivo en la reunión más inmediata a la fecha de solicitud.

Asistencia Obligatoria a las Sesiones

Art. 25.- La asistencia a las sesiones ordinarias y extraordinarias del Consejo Directivo es obligatoria para sus miembros.

Control de Asistencia

Art. 26.- Para cada sesión del Consejo Directivo deberá asentarse en acta la asistencia o inasistencia de sus miembros.

Inasistencia Justificada

Art. 27.- Cuando un miembro del Consejo Directivo no pueda asistir a una sesión deberá comunicarlo previamente por escrito al Presidente del Consejo y autorizar de la misma manera a su suplente para que lo sustituya. Únicamente en casos excepcionales y fehacientes, un miembro podrá no asistir sin aviso previo, en este caso deberá enviar por escrito al Presidente la excusa respectiva en un período no mayor de 24 horas de la hora de inicio de la sesión.

Falta Grave

Art. 28.- Se considerará falta grave cometida por un miembro del Consejo la no observancia del artículo anterior así como la acumulación de tres inasistencias en el año sin causa justificada, sean estas consecutivas o no. La ocurrencia de la situación anterior deberá ser comunicada por escrito por el Presidente del Consejo a la entidad que hizo el nombramiento para la respectiva remoción.

Derecho a Dietas

Art. 29.- A excepción del Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano y del Viceministro cuando sustituya al Ministro, los miembros propietarios y suplentes en funciones del Consejo Directivo recibirán en concepto de dieta por cada reunión a la que asistan, una remuneración equivalente a Ochocientos Setenta y Cinco 00/100 colones (¢ 875.00) o su equivalente en US dólares. En ningún caso se pagarán dietas por más de dos reuniones por mes. Dicho valor podrá ser modificado cada dos años, previo acuerdo unánime de los

miembros del Consejo Directivo y cuando las circunstancias lo ameriten.

8

Adquisiciones y Contrataciones

Art. 30.- Para la realización y formalización de adquisiciones y contrataciones, el Consejo Directivo se apegará a lo estipulado en la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de La Administración Pública.

Mejora Continua

Art. 31.- El Consejo Directivo evaluará continuamente el desempeño institucional y tomará las providencias del caso para asegurar la mejora continua en el cumplimiento de sus atribuciones.

Reclutamiento y Selección de Personal

Art. 32.- El Director Ejecutivo presentará al Consejo Directivo para su aprobación la política de reclutamiento y selección de personal basada en criterios objetivos y metodologías técnicas, de calidad profesional, honestidad y servicio. La incorporación de personal deberá hacerse preferiblemente a través de un proceso de evaluación realizado por firmas dedicadas a la selección y reclutamiento de personal. El Director Ejecutivo autorizará el nombramiento o remoción de funcionarios, previa consulta al Consejo Directivo y de acuerdo a la política de recursos humanos aprobada por este último.

Política de Recursos Humanos

Art. 33.- El Consejo Directivo aprobará la política de recursos humanos, su régimen salarial, prestaciones, horarios, vacaciones, sistema de promoción, capacitación y de sanciones. Exceptuando al auditor interno, todo el personal será contratado por períodos no mayores de un año, pudiendo renovarse por

períodos similares, no se acumularán pasivos laborales, por lo que se entregará una indemnización anual a todo el personal del Fondo.

Comité Técnico Externo

Art. 34.- El Consejo Directivo podrá constituir para propósitos específicos un Comité Técnico Externo para discutir temas en que se requiera el aporte de conocimientos o experiencias de algún sector o área en particular. Dicho Comité no podrá tener una duración mayor que el propósito para el que se constituyó.

Declaración Jurada de Bienes

Art. 35.- Todos los miembros del Consejo Directivo deberán rendir por escrito una declaración jurada del estado de su patrimonio al inicio y finalización de sus

9

funciones, atendiendo a lo estipulado en el artículo 3 de la Ley sobre el Enriquecimiento Ilícito de Funcionarios y Empleados Públicos.

CAPÍTULO V

DIRECCIÓN EJECUTIVA

Nombramiento del Director Ejecutivo

Art. 36.- El Consejo Directivo nombrará por votación unánime al Director Ejecutivo a través de un proceso transparente y de concurso de méritos.

Estructura Básica

Art. 37.- La Dirección Ejecutiva será la instancia ejecutora por gestión directa de las atribuciones del FOVIAL. Su objetivo fundamental es asegurar la administración y ejecución continua del servicio de mantenimiento de la red vial de su competencia atendiendo los lineamientos del Consejo Directivo. Para la realización de sus atribuciones, la Dirección Ejecutiva contará con las siguientes

instancias técnicas y administrativas:

1. Auditoría Interna
2. Asesor de Sistemas de Información y Tecnología
3. Asesor Legal
4. Asesor de Comunicaciones
5. Gerencia Técnica
6. Gerencia Financiera y Administrativa, y
7. Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones

Comité Operativo

Art. 38.- El Director Ejecutivo junto con los responsables de las unidades referidas anteriormente conformarán un Comité Operativo, el cual tendrá como objetivo fundamental coordinar las acciones pertinentes que permitan el adecuado desempeño institucional y la eficiente operativización de las disposiciones del Consejo Directivo. El Comité Operativo sesionará una vez por semana debiendo asentar en acta lo discutido y acordado.

Funciones Específicas del Director Ejecutivo

Art. 39.- Para la consecución de sus atribuciones, el Director Ejecutivo, además de las funciones indicadas en la Ley, tendrá las siguientes funciones específicas:

1. Controlar el óptimo uso de los recursos humanos, financieros, técnicos y materiales del FOVIAL.

10

2. Hacer propuestas al Consejo Directivo sobre modificaciones del funcionamiento institucional orientadas a mejorar su desempeño.
3. Presentar al Consejo Directivo la propuesta de organigrama institucional así

como el flujo de relaciones entre sus dependencias, los procesos y procedimientos así como de cualquier normativa a aplicar en las operaciones.

4. Establecer comunicación y coordinación con otras entidades vinculadas a la infraestructura vial y participar en reuniones relacionadas al desarrollo y administración de la infraestructura vial.

5. Seleccionar, contratar, y destituir al personal de la institución, previa consulta con el Consejo Directivo, y de acuerdo a lo estipulado en la política de recursos humanos.

6. Presentar al Consejo Directivo el programa anual de mantenimiento de la red vial de competencia institucional y monitorear su ejecución.

7. Proponer al Consejo Directivo los términos de referencia para las auditorías externa e integrales así como de cualquier otro servicio a contratar.

8. Dirigir y consolidar la preparación de la memoria anual de la entidad.

9. Autorizar permisos con o sin goce de salarios, así como aplicar medidas de estímulo y disciplinarias al personal.

10. Evaluar los informes de las unidades operativas y de asesoría.

11. Realizar conjuntamente con las demás unidades administrativas, un Plan de Desarrollo Institucional a corto, mediano y largo plazo.

12. Establecer conjuntamente con el Comité Operativo las metas para cada una de las unidades del Fondo y velar por el cumplimiento de las mismas.

13. Desarrollar y coordinar la Planificación Estratégica Institucional.

14. Velar por el cumplimiento de la Misión, Visión y Valores de la Institución.

15. Llevar las estadísticas generales y particulares de la institución y sobre la base de las mismas, realizar las proyecciones necesarias para el adecuado

funcionamiento de la institución y de los servicios que presta.

16. Las demás inherentes a su cargo.

11

Declaración Jurada de Bienes

Art. 40.- El Director Ejecutivo deberá rendir por escrito una declaración jurada del estado de su patrimonio al inicio y finalización de sus funciones, atendiendo a lo estipulado en el artículo 3 de la Ley sobre el Enriquecimiento Ilícito de Funcionarios y Empleados Públicos.

CAPÍTULO VI

AUDITORÍA INTERNA

Auditoría Interna

Art. 41.- El FOVIAL contará en su estructura con un responsable de la Auditoría Interna, la cual incorporará las auditorías financiera, operacional, contable, etc. El Auditor Interno dispondrá de recursos que se dedicarán exclusivamente al régimen interno. La Auditoría Interna depende del Consejo Directivo y actuará con autonomía de criterios respecto del mismo y del Director Ejecutivo. La Auditoría Interna estará sujeta a la normativa técnica de general aceptación y a la normativa legal gubernamental de la Corte de Cuentas de la República y otras instituciones normativas, pero siempre prevalecerá la normativa gubernamental.

Funciones del Auditor Interno

Art. 42.- Las funciones del Auditor Interno son entre otras:

1. Planificar, coordinar, dirigir, ejecutar, supervisar y controlar las intervenciones de la unidad de auditoría interna en la institución.
2. Revisar continuamente los procesos contables y dictar las observaciones y

recomendaciones a la normativa y procedimientos para el cumplimiento de las disposiciones legales del caso.

3. Evaluar de una manera permanente las operaciones de la institución e informar oportunamente al Consejo Directivo de cualquier error o irregularidad que ocurra y proponer las recomendaciones respectivas.

4. Examinar los estados financieros y comprobarlos con los libros, registros y documentos de las operaciones.

5. Realizar las investigaciones y otras tareas especiales que le asigne el Consejo Directivo, relacionadas con la naturaleza de su puesto.

6. Realizar la evaluación del control interno institucional y revisión del presupuesto institucional.

12

7. Realizar Auditorías para verificar ante los agentes de retención que los recursos enterados al FOVIAL son los que corresponde.

8. Cualquier otra que por su naturaleza le compete.

Nombramiento del Auditor Interno

Art. 43.- La contratación del Auditor Interno se hará previo concurso de antecedentes y por tiempo indefinido y, para todos los efectos, dependerá orgánicamente del Consejo Directivo y asistirá directamente a la Dirección Ejecutiva.

CAPÍTULO VII

ASESORIA EN SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y TECNOLOGIA

Funciones

Art. 44.- El FOVIAL contará con una función de Asesoría en Sistemas de

Información y Tecnología, cuya responsabilidad principal es la gestión y administración en materia de tecnología e información como instrumentos de soporte para el funcionamiento eficiente de la institución. Además, se tendrán las funciones siguientes:

1. Definir la plataforma de software y hardware a fin de garantizar la conectividad de los equipos y sistemas.
 2. Establecer los estándares de documentación que deben cumplir los sistemas que se implementen.
 3. Elaborar y mantener el inventario de los sistemas a implementar y obtener la priorización de los mismos por parte de las autoridades de la institución.
 4. Hacer las bases de licitación para contactar con las empresas desarrolladoras de software, y de común acuerdo con los usuarios finales del sistema, establecer los requerimientos de las aplicaciones que deberán desarrollar y fungir como contraparte de las empresas contratadas para tal fin.
 5. Definir los procedimientos para garantizar el respaldo de la información y vigilar su fiel cumplimiento, garantizando que la información se encuentre disponible, respaldada y resguardada en un lugar seguro.
 6. Proponer la estrategia para la auditoría de la información.
 7. Velar por el cumplimiento de la legalidad del software de uso institucional.
- 13
8. Proponer la estrategia de mantenimiento preventivo y correctivo del hardware y software.
 9. Evaluar la necesidad de incorporar sistemas de uso local.
 10. Definir un plan de capacitación para el recurso humano que opera los sistemas

computacionales.

11. Proporcionar asistencia y apoyo en aspectos informáticos.

12. Proponer la implementación de sistemas de información y comunicación que garanticen la eficiencia y eficacia institucional mediante mecanismos de control y seguimiento.

13. Cualquier otra que le designe el Director Ejecutivo y que este relacionada con la naturaleza de su puesto.

CAPÍTULO VIII

ASESOR DE COMUNICACIONES

Funciones

Art. 45.- El FOVIAL contará con una función de Asesoría en Comunicaciones, el responsable de la misma dependerá de la Dirección Ejecutiva, tendrá como responsabilidad principal el mantenimiento de una política permanente de comunicaciones entre el FOVIAL, los usuarios y público en general, que permita divulgar las metas, logros, programas, proyectos y todo lo relacionado con la gestión institucional, con el objeto de garantizar la transparencia, la rendición de cuentas y la facilitación de la participación de los usuarios en la solución de los problemas del mantenimiento vial, sus funciones principales son las siguientes:

1. Generar interés, apoyo y participación de los usuarios a través del diseño de diferentes estrategias comunicacionales y su implementación en diversos medios de comunicación: televisión, prensa, radio, vallas, etc.

2. Dirigir y coordinar el diseño e implementación de las estrategias comunicacionales con el objeto de lograr adecuada cobertura en la difusión de los logros institucionales y de su cobertura, en especial: impacto de los

proyectos por sector, generación de empleo directo e indirecto, impacto en los ahorros nacionales producto de la reducción de costos de operación vehicular y rehabilitación de vías, etc.

3. Diseñar una estrategia de comunicación con los usuarios que permita retroalimentar a la institución acerca de la percepción que se tiene de su gestión y desempeño.

14

4. Mantener una política de puertas abiertas con los medios de comunicación.

5. Mantener actualizado un sistema de información relevante concerniente a los proyectos en ejecución así como cualquier otro aspecto institucional. Este sistema debe al menos contener lo siguiente: Un sitio web con información actualizada y relevante de la institución; divulgación de los procesos de licitación, adjudicación, control, supervisión y finalización de proyectos; divulgación de los resultados de las auditorías realizadas al FOVIAL; memoria de labores institucional, boletín informativo institucional.

6. Publicar anualmente en un medio de alcance nacional un reporte completo en donde se incluya el monto total captado de recursos y las inversiones en mantenimiento, detallando los proyectos y sus características.

7. Hacer del conocimiento de los interesados la información que se solicite relativa a proyectos y contratos e informar a quien lo solicite sobre los procesos de licitación realizados o de los proyectos que se realizan.

8. Establecer un sistema de sugerencias y reclamos a través de vía telefónica, fax, buzón, correspondencia, correo electrónico, entre otros.

9. Hacer del conocimiento de la Dirección Ejecutiva toda la información,

sugerencia o comentarios realizadas por los usuarios.

10. Establecer y consolidar una imagen corporativa de la institución, a través de diferentes medios incluyendo la utilización de uniformes y emblemas institucionales por parte de los trabajadores que desarrollen proyectos, contratistas y supervisores.

11. Con el objetivo de contribuir a conseguir la eficiencia y eficacia deseada en el FOVIAL, deberá proponer una política interna de comunicación ágil y transparente e impulsar su implementación.

12. Coordinar con el representante de comunicaciones de la Secretaría de Estado la información relacionada con el FOVIAL y con la imagen del GOES.

13. Será responsable de que todas las vías en donde el FOVIAL contrate obra, sean claramente identificadas con rótulos colocados a intervalos prudentes, describiendo que el mantenimiento de dicha vía es responsabilidad del FOVIAL, proporcionando información que permita a los usuarios comunicarse a la institución para presentar quejas o comentarios acerca de la obra ejecutada. Dichos comentarios deberán ser procesados por el Asesor de Comunicación y presentados a la Dirección Ejecutiva para realizar las acciones correctivas pertinentes.

15

14. Otros que el Director Ejecutivo le asigne posteriormente y que sean relacionados a su cargo.

CAPÍTULO IX

ASESORÍA LEGAL

Funciones

Art. 46.- El FOVIAL contará con una función de Asesoría Legal, el responsable de la misma puede ser contratado a tiempo parcial, o a tiempo completo si el Consejo Directivo lo estima conveniente; depende directamente de la Dirección Ejecutiva, tiene como responsabilidad garantizar que las acciones institucionales se realicen dentro del marco legal vigente, sus funciones principales son las siguientes:

1. Proponer a las autoridades institucionales los cursos de acción más convenientes dentro del marco legal.
2. Asesorar y emitir los dictámenes y resoluciones donde se requiera asesoría legal.
3. Ejercer la representación legal del FOVIAL cuando se le autorice para tal efecto.
4. Participar en la preparación de documentos de carácter legal, relacionados con las bases de licitación, concursos, convenios, contratos y otros que realice el FOVIAL, con el objeto de que se prevea la posible ocurrencia de reparos o de cualquier acción legal contra la institución.
5. Emitir opiniones y asesorar al personal del FOVIAL respecto a consultas sobre temas legales vinculadas al quehacer institucional.
6. Mantener un registro actualizado sobre leyes, decretos, acuerdos, reglamentos, resoluciones y cualquier otra resolución que se relacione con las actividades del FOVIAL.
7. Proponer o recomendar modificaciones legales que mejoren el desempeño de la institución y de los contratos, de tal manera que se busque siempre la eficiencia y la eficacia.
8. Efectuar cualquier otra función de carácter legal que requiera la Dirección

Ejecutiva.

16

CAPÍTULO X

GERENCIA TÉCNICA

Funciones

Art. 47.- La Gerencia Técnica, depende de la Dirección Ejecutiva, tiene como responsabilidad principal planificar, organizar, implementar y dar seguimiento a las actividades propias de la conservación vial, llevando el control cualitativo y cuantitativo de los proyectos, sus funciones principales son las siguientes:

1. Proponer a la Dirección Ejecutiva la política de mantenimiento de la red vial competencia del FOVIAL y aplicarla cuando haya sido aprobada por el Consejo Directivo.
2. Proponer a la Dirección Ejecutiva los criterios para la priorización de proyectos y aplicarlos cuando hayan sido aprobados por el Consejo Directivo.
3. Mantener un inventario actualizado de la red vial de la competencia institucional, mediante un mecanismo moderno, eficiente y transparente.
4. Dirigir los aspectos relacionados con estudios y ejecución de proyectos, debiendo coordinar, dirigir y supervisar las actividades técnicas de planificación, programación, elaboración de especificaciones, contratos, costos, presupuestos, ejecución, supervisión y liquidación de obra.
5. Elaborar y coordinar conjuntamente con la Gerencia Financiera y Administrativa el Plan Anual de Mantenimiento y el anteproyecto de inversión, para someterlo a estudio de la Dirección Ejecutiva y posterior aprobación del Consejo Directivo.

6. Verificar que se ejecuten las diferentes actividades de mantenimiento contratadas de acuerdo a los documentos contractuales respectivos.
7. Mantener una continua comunicación y coordinación con los supervisores de proyectos y con sus contratistas.
8. Evaluar los informes de los supervisores de proyectos.
9. Detectar anomalías en los contratos y reportarlas al Director Ejecutivo de inmediato para realizar las acciones correctivas pertinentes.
10. Tomando como base los informes y recomendaciones de los supervisores, y siempre y cuando contribuyan a lograr los objetivos y metas del FOVIAL, proponer los ajustes necesarios a los proyectos.

17

11. Llevar un registro de los proyectos ejecutados, del desempeño de los contratistas, de los supervisores así como de cualquier persona natural o jurídica que preste servicios técnicos a la institución.
12. Realizar visitas periódicas a los proyectos constatando que los trabajos se realicen de acuerdo a lo contratado.
13. Preparar un formato de informe de proyecto que contenga los parámetros de seguimiento y evaluación técnica de las obras, para ser utilizados por el personal de la Gerencia así como por los supervisores de proyectos, para uniformar criterios de seguimiento y evaluación, y facilitar la sistematización de la información de los proyectos, contratistas y supervisores.
14. Mantener un sistema de seguimiento físico y financiero de los proyectos.
15. Recomendar a la Dirección Ejecutiva la suspensión o cancelación de un contrato por el no cumplimiento de sus términos por parte de un contratista o

supervisor.

16. Mantener contacto con contratistas, supervisores y comunidades con el objeto de obtener retroalimentación que contribuya a mejorar el desempeño institucional.

17. Realizar cualquier otra función que requiera la Dirección Ejecutiva en el ámbito de su competencia.

Declaración Jurada de Bienes

Art. 48.- El Gerente Técnico deberá rendir por escrito una declaración jurada del estado de su patrimonio al inicio y finalización de sus funciones, atendiendo a lo estipulado en el artículo 3 de la Ley sobre el Enriquecimiento Ilícito de Funcionarios y Empleados Públicos.

CAPÍTULO IX

GERENCIA FINANCIERA Y ADMINISTRATIVA

Funciones

Art. 49.- La Gerencia Financiera y Administrativa, depende de la Dirección Ejecutiva, tiene como responsabilidad principal organizar y dirigir las actividades financieras, administrativas, de recursos humanos y de logística, sus funciones principales son las siguientes:

18

1. Elaborar, en conjunto con las otras unidades que conforman el FOVIAL, para cada ejercicio fiscal el presupuesto de ingresos y egresos, así como el plan operacional de la institución.

2. Llevar los registros y realizar las operaciones contables derivadas de la ejecución del presupuesto institucional.

3. Mantener una información actualizada referente a las disponibilidades y compromisos financieros.
4. Mantener actualizados todos los registros contables, así como la documentación de soporte de los mismos, para la consolidación de los estados financieros.
5. Aplicar procedimientos e instrumentos pertinentes para el manejo transparente de los recursos.
6. Informar a la Dirección Ejecutiva de los ingresos percibidos por el FOVIAL y de los gastos realizados.
7. Dirigir lo relacionado con la elaboración de normas, procedimientos, manuales de organización, y demás instrumentos de uso financiero y administrativo.
8. Administrar el recurso humano de acuerdo a lo establecido por el Consejo Directivo.
9. Proponer e implementar la política de capacitación y desarrollo del recurso humano aprobada por el Consejo Directivo.
10. Velar por el adecuado control y funcionamiento de los equipos institucionales.
11. Tramitar los pagos a contratistas, supervisores, proveedores, personal y pago de dietas así como de cualquier otra obligación financiera de la institución.
12. Preparar la información que de acuerdo a su competencia debe presentar a las autoridades internas o agentes externos.
13. Coordinar y desarrollar actividades que por su naturaleza debe realizar con agentes internos o externos.
14. Realizar cualquier otra función que requiera la Dirección Ejecutiva en el ámbito de su competencia.

Declaración Jurada de Bienes

Art. 50.- El Gerente Administrativo deberá rendir por escrito una declaración jurada del estado de su patrimonio al inicio y finalización de sus funciones,

19

atendiendo a lo estipulado en el artículo 3 de la Ley sobre el Enriquecimiento Ilícito de Funcionarios y Empleados Públicos.

CAPÍTULO XII

GERENCIA DE ADQUISICIONES Y CONTRATACIONES

Funciones

Art. 51.- La Gerencia de Adquisiciones y Contrataciones es responsable de la descentralización operativa y de realizar todas las actividades relacionadas con gestión de adquisiciones y contrataciones de obras, bienes y servicios. Esta gerencia tendrá una relación integrada e interrelacionada con la Gerencia Financiera y Administrativa en lo relacionado a las adquisiciones y contrataciones antes mencionadas, especialmente en lo referente al crédito, presupuesto y disponibilidad financiera; sus funciones principales son las siguientes:

1. Cumplimiento de las políticas, lineamientos y disposiciones técnicas que sean establecidas por la Unidad Normativa de Adquisiciones y Contrataciones (UNAC).
2. Dar fiel cumplimiento a lo estipulado en la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública.
3. Ejecutar todos los procesos de adquisiciones y contrataciones de la Ley de adquisiciones y contrataciones de la Administración pública.
4. Elaborar en coordinación con las Gerencias Técnicas y Financieras, la

programación anual de compras, las adquisiciones y contrataciones de obras, bienes y servicios.

5. Verificar la asignación presupuestaria y la disponibilidad financiera, previo a la iniciación de todo proceso de concurso o licitación para la contratación de obras, bienes o servicios.

6. Adecuar conjuntamente con la unidad solicitante, las bases de licitación o de concurso, de acuerdo a los manuales guías proporcionados por la UNAC.

7. Realizar la recepción y apertura de ofertas y levantar el acta respectiva.

8. Ejecutar el proceso de adquisición y contratación de obras, bienes y servicios, así como llevar el expediente respectivo de cada una.

9. Solicitar la asesoría de peritos o técnicos idóneos, cuando así lo requiera la naturaleza de la adquisición y contratación.

20

10. Levantar acta de la recepción total o parcial de las adquisiciones o contrataciones de obras, bienes y servicios, conjuntamente con la dependencia solicitante cuando el caso lo requiera, de conformidad a la Ley de adquisiciones y contrataciones.

11. Llevar el control y la actualización del banco de datos institucional de oferentes y contratistas.

12. Calificar a los potenciales oferentes nacionales o extranjeros, así como revisar y actualizar la calificación al menos una vez al año.

13. Presentar un informe periódico a la Dirección Ejecutiva de las contrataciones que se realicen.

14. Prestar a la comisión de evaluación de ofertas la asistencia que precise para el cumplimiento de sus funciones.

15. Supervisar, vigilar y establecer controles de inventarios.

16. Elaborar los indicadores de gestión correspondientes al área de adquisiciones y contrataciones.

17. Realizar cualquier otra labor afín asignada por sus superiores, para contribuir con el logro de los objetivos del FOVIAL

Declaración Jurada de Bienes

Art. 52.- El Gerente de Adquisiciones y Contrataciones deberá rendir por escrito una declaración jurada del estado de su patrimonio al inicio y finalización de sus funciones, atendiendo a lo estipulado en el artículo 3 de la Ley sobre el Enriquecimiento Ilícito de Funcionarios y Empleados Públicos.

CAPÍTULO XIII

AUDITORÍAS EXTERNAS

Tipos de Auditorías

Art. 53.- El FOVIAL contratará la ejecución de las siguientes auditorías externas:

1. Una auditoría de Estados Financieros, la cual se realizará en los tres primeros meses de cada año sobre el ejercicio fiscal anterior, revisará sus estados financieros, su ejecución presupuestaria, sus ingresos, aplicación de los recursos, aplicación de normativas y procesos, cuentas bancarias, ingresos especiales y cualquier otro aspecto que garantice la transparencia en el manejo de los recursos.

21

2. Cada dos años una auditoria integral sobre los diferentes aspectos del

desempeño institucional: estructuras, procesos, aspectos técnicos, comunicación externa e interna, utilización de tecnología, contratos, contratistas, idoneidad del recurso humano, programas de capacitación, entre otros aspectos. Emitirá recomendaciones concretas que permitan la mejora continua del desempeño institucional.

Fiscalización y Control

Art. 54.- El FOVIAL estará sujeto a posteriori a la fiscalización y control de su gestión por la Corte de Cuentas de la República, sin excepción alguna. Asimismo, la Corte de Cuentas podrá actuar preventivamente a solicitud del FOVIAL.

Ausencia de Interés en Auditorías

Art. 55.- Las firmas que realicen auditorías integrales no deberán haber realizado auditorías financieras durante el período que se aplicará la auditoría integral.

Disponibilidad de la Información de Auditorías

Art. 56.- Toda la información que se produzca en el ejercicio de las auditorías realizadas al FOVIAL, estará a la disposición de cualquier usuario que las solicite. El FOVIAL informará públicamente a los usuarios sobre los resultados obtenidos mediante la publicación de sus estados financieros en un medio de alcance nacional.

DADO EN CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a los _____ días del mes de _____ de 2001

FRANCISCO FLORES

Presidente de la República

JOSÉ ANGEL QUIRÓS

Presidente Consejo Directivo FOVIAL

DECRETO No. 208

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

I.- Que la Red Vial Nacional es un bien público y un patrimonio necesario, que sirve y pertenece a la Nación, cuyo buen estado es vital para la consecución del desarrollo económico y social del país;

II.- Que para los usuarios, así como para la economía de la Nación, una Red Vial Nacional en buen estado representa sustanciales beneficios en términos de ahorro en consumo de combustible, repuestos, reparaciones de vehículos, pérdida de tiempo de los usuarios, disminución de accidentes y optimización en el uso de los recursos públicos; por lo que constituye un factor determinante en la competitividad y productividad de la industria, comercio, agricultura, turismo y demás sectores productivos de la sociedad;

III.- Que en la actualidad el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano no alcanza a cubrir las necesidades de conservación vial; lo cual es un factor que acelera el deterioro de la Red Vial Nacional, impactando negativamente en los usuarios, en los sectores productivos y en los intereses nacionales de desarrollo;

IV.- Que es prioritario para los intereses nacionales introducir mecanismos modernos de financiamiento y gestión de la conservación de la Red Vial Nacional que permita la sostenibilidad de las inversiones realizadas y las que se harán en el futuro.

POR TANTO

en uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa del Presidente de la República, por medio del Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano y de los diputados Julio Antonio Gamero Quintanilla, Carmen Elena Calderón de Escalón, Walter René Araujo Morales, Carlos Antonio Borja Letona, Renato Antonio Pérez, Roberto José D'Aubuisson Munguía, Mauricio López Parker, Rodrigo Ávila Avilés, René Mario Figueroa, Norman Noel Quijano González, Guillermo Antonio Gallegos Navarrete, Juan Duch Martínez, Juan Miguel Bolaños Torres, Joaquín Edilberto Iraheta, Martín Francisco Antonio Zaldivar Vides, José Mauricio Quinteros Cubías, Osmín López Escalante, Nelson Funes, Héctor Nazario Salaverría Mathies, Roberto Villatoro, Jesús Grande, Douglas Alejandro Alas García, William Rizziery Pichinte, Louis Agustín Calderón Cáceres, Hermes Alcides Flores Molina, Donato Eugenio Vaquerano Rivas, Carlos Armando Reyes Ramos, Rafael Hernán Contreras Rodríguez, Julio Eduardo Moreno Niños, Alejandro Dagoberto Marroquín, Román Ernesto Guerra, José Rafael Machuca Zelaya, José Antonio Almendáriz Rivas, Elizardo González Lovo, Rubén Orellana, Noel Orlando González, Mario Antonio Ponce, Carlos Walter Guzmán, Isidro Antonio Caballero, José Francisco Merino López, Ciro Cruz Zepeda Peña, René Aguiluz Carranza, Alfonso Arístides Alvarenga, Agustín Díaz Saravía, David Humberto Trejo, Mauricio Hernández Pérez, José Tomás Mejía Castillo, Horacio Humberto Ríos y Gerardo Antonio Suvillaga.

DECRETA la siguiente:

LEY DEL FONDO DE CONSERVACIÓN VIAL

TÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

CAPÍTULO ÚNICO

ASPECTOS GENERALES

Objeto de la Ley

Art. 1. - La presente Ley tiene por objeto establecer el marco legal para el financiamiento y gestión de la conservación de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible, la cual se define posteriormente.

Declaración de Interés Público

Art.2.- Declarase de necesidad e interés público la conservación vial, la cual es una actividad pública y prioritaria del Estado, así como todos los actos conducentes a la consecución de los objetivos plasmados en la presente Ley.

Definiciones

Art. 3. - Para los efectos de esta Ley, se definen los siguientes conceptos:

1- Conservación Vial: Amplio conjunto de actividades destinadas a preservar en forma continua y sostenida el buen estado de las vías terrestres de comunicación, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la señalización, así como las labores de mantenimiento de puentes y obras de paso. El mantenimiento rutinario se refiere a la reparación localizada de pequeños defectos en la calzada y el pavimento; nivelación de superficies sin pavimentar y hombros; el mantenimiento

Regular del drenaje, los taludes laterales, los bordes, los dispositivos para el control de tránsito y otros elementos accesorios, la limpieza de fajas de derecho de vía y el control de la vegetación, por su naturaleza se aplica dicho mantenimiento una o más veces al año. En términos generales el mantenimiento periódico es el que se refiere al tratamiento y renovación de la superficie, sus períodos de aplicación son mayores de un año. La conservación no comprende la construcción de vías nuevas, tampoco la reconstrucción, rehabilitación total o mejoramiento de la capacidad para elevar su nivel de servicio; dichas actividades serán atribuciones del Ministerio de Obras Públicas, en aquellas vías de su competencia, de conformidad a lo establecido en la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales.

2- Red Vial Nacional Prioritaria: Conjunto de carreteras pavimentadas y caminos no pavimentados bajo la competencia del Gobierno Nacional, cuyo propósito fundamental es comunicar adecuadamente a los municipios del país, y a éste con el resto de la región centroamericana. La Red Vial Nacional Prioritaria se integra de la siguiente manera:

- 1) Carreteras Pavimentadas, las cuales se subdividen en especiales, primarias y secundarias, de conformidad a lo que establece la ley de la materia;
- 2) Camino Principal no Pavimentado, el cual conecta el municipio con la principal carretera pavimentada o municipios entre sí, así como otros tramos de prioridad nacional esenciales para el desarrollo agropecuario, turístico y económico del país; y
- 3) El conjunto de puentes y obras de paso comprendidas en las referidas carreteras y caminos.

3- Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible: Conjunto de vías de la Red Vial Nacional Prioritaria, en buen y regular estado. La definición de dicha red será hecha periódicamente a partir de estudios técnicos contratados por esta entidad y con la debida coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano.

TÍTULO II

DEL FONDO DE CONSERVACIÓN VIAL

CAPÍTULO I

CREACIÓN Y RESPONSABILIDADES

Creación del Fondo de Conservación Vial

Art. 4. - Créase el Fondo de Conservación Vial, que en adelante podrá abreviarse FOVIAL, como una entidad de derecho público, de carácter técnico, de utilidad pública, de duración indefinida, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con plena autonomía en el ejercicio de sus funciones, tanto en lo financiero como en lo administrativo y presupuestario. Para el ejercicio de sus atribuciones que se establecen en esta Ley, su domicilio será la ciudad de San Salvador, pero podrá establecer dependencias en cualquier parte de la República.

Responsabilidad

Art. 5. - El FOVIAL tendrá como responsabilidad administrar eficientemente los recursos financieros que le corresponden, realizar un nivel adecuado de servicio de conservación en la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible, mantener una adecuada comunicación con los usuarios de las vías y dar cuenta pública de sus acciones al menos una vez al año.

CAPÍTULO II

OBJETIVOS

Objetivos fundamentales

Art. 6. - Los objetivos fundamentales del FOVIAL son:

1. Velar por su sostenibilidad financiera así como por la eficiencia y eficacia institucional;
2. Propiciar una gestión de conservación vial caracterizada por su pro actividad, la transparencia en su administración, la calidad en el servicio y la atención al usuario;
3. Asegurar un nivel adecuado de conservación vial, tomando como base los estándares técnicos que establezca el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, en su carácter de ente normativo;
4. Fomentar la participación de los usuarios de la infraestructura vial a través de diferentes modalidades y mantener hacia ellos una política de comunicación responsable en todo lo referente a la gestión institucional; y
5. Promover la participación del sector privado en las actividades de conservación vial, basada en principios de competitividad empresarial y transparencia.

CAPÍTULO III

ORGANIZACIÓN

Estructura Orgánica

Art. 7. - El FOVIAL tendrá la siguiente estructura orgánica básica:

1. El Consejo Directivo
2. La Dirección Ejecutiva
3. Las Unidades Operativas y de Asesoría

Para tratar aspectos de interés de diferentes sectores de la sociedad vinculados al tema de la gestión de la conservación vial o de aspectos que pudieran contribuir a alcanzar los objetivos del FOVIAL, el Consejo Directivo podrá constituir Comités Externos. Dichos Comités tendrán un carácter técnico, consultivo y propositivo, una duración definida y no podrán ejercer atribuciones más allá que las contempladas en esta ley.

Integración del Consejo Directivo

Art. 8. - El Consejo Directivo se integrará de la siguiente manera:

1. El Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano;
2. Un representante del Ministro de Economía;
3. Tres representantes de los usuarios de la Red Vial, de diferentes gremiales de la Asociación Nacional de la Empresa Privada, los cuales deberán provenir del sector comercio, industria, agropecuario o de servicios; y
4. Dos representantes de los usuarios nombrados por el Presidente de la República. La pertenencia al Consejo Directivo es indelegable.

Miembros Suplentes

Art. 9. - Por cada miembro propietario del Consejo Directivo habrá un suplente que lo sustituirá en su ausencia con los mismos derechos y facultades. El suplente del Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano será el Viceministro de Obras Públicas.

Presidencia del Consejo Directivo

Art. 10. - El Presidente del Consejo Directivo será el Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano. El Vicepresidente será elegido entre

sus miembros, quien actuará en calidad de Presidente en funciones ante la ausencia justificada del primero.

Nombramiento del Consejo Directivo

Art. 11. - Para el nombramiento de los miembros del Consejo Directivo, exceptuando el Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, se observarán los siguientes criterios generales:

1. El representante propietario y suplente del Ministerio de Economía serán nombrado por el Ministro respectivo;
2. Los representantes propietarios y suplentes de la Asociación Nacional de la Empresa Privada serán nombrados directamente por dicha gremial a partir de procesos de consultas y participación de las gremiales que la conforman. Los representantes deberán ser socios activos de la entidad que representan; y
3. Los representantes de los usuarios nombrados por el Presidente de la República deberán ser personas de reconocida capacidad y credibilidad ante la sociedad.

Período de Funciones

Art. 12. - Los representantes propietarios y suplentes, excepto el Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, ejercerán sus funciones por períodos de tres años, pudiendo ser reelegidos únicamente por un período adicional.

Causales de Remoción

Art. 13. - Los miembros del Consejo Directivo únicamente podrán ser removidos o reemplazados, por solicitud razonada de la instancia que los nombró o de los usuarios, cuando haya conflicto de interés, por indicios claros de haber perdido la

representatividad de su sector, por presentarse cualquiera de las inhabilidades referidas en esta Ley o cuando haya faltado sin causa justificada a tres sesiones del Consejo en un mismo año.

Derecho a Dietas

Art. 14. - Los representantes propietarios o suplentes en funciones, excepto el Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano y el Viceministro de Obras Públicas, que asistan a las reuniones tendrán derecho a las dietas de conformidad a lo establecido en el Reglamento de la presente Ley. En ningún caso se pagarán dietas por más de dos reuniones al mes. Las dietas formarán parte de los gastos administrativos del FOVIAL.

Validez de las Sesiones

Art. 15. - Se requiere por lo menos la concurrencia de cuatro representantes propietarios o suplentes en funciones, para que el Consejo Directivo pueda sesionar válidamente. A dichas sesiones pueden concurrir cada representante propietario con su respectivo suplente, actuando en estos casos el primero con voz y voto, y el segundo únicamente con voz. Los representantes suplentes reemplazarán a los propietarios, con voz y voto, en los casos de excusa, ausencia o impedimento temporal, con los mismos derechos y facultades.

Adopción de Resoluciones

Art. 16. - Las resoluciones se adoptarán por mayoría simple y en caso de empate, decidirá el Presidente del Consejo Directivo.

Requerimientos para ser Miembro del Consejo Directivo y Director Ejecutivo

Art. 17. - Para ser miembro del Consejo Directivo o Director Ejecutivo se requiere:

1. Ser de nacionalidad salvadoreña;

2. Tener título académico, preferentemente en las áreas de ingeniería civil, administración, economía, finanzas, derecho; Con un mínimo de cinco años de experiencia en el sector público o privado;
3. Ser de reconocida y comprobada moralidad y honestidad; y
4. Presentar una declaración jurada certificada en la que se exprese no tener inhabilidades para ocupar el cargo.

Inhabilidades

Art. 18. - Son inhábiles para ser miembros propietarios o suplentes del Consejo Directivo o Director Ejecutivo:

1. Los que se encuentran vinculados con el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, por razones de relaciones comerciales, reclamos u obligaciones pendientes por incumplimiento de contratos;
2. Los cónyuges o parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad del Presidente o Vicepresidente de la República, del Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano o del Viceministro de Obras Públicas, de cualquier miembro propietario o suplente del Consejo Directivo o del Director Ejecutivo;
3. Las personas naturales, socios de una misma sociedad de personas o de capital o que formen parte de juntas directivas en sociedades que liciten o pretendan licitar al FOVIAL o al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano;
4. Las personas naturales o jurídicas cuya actividad ordinaria sea objeto de contratación del FOVIAL o representen los intereses de aquellos; y

5. Los declarados en concurso o quiebra, que no hubieren obtenido su rehabilitación.

Sustitución de un Miembro del Consejo Directivo

Art. 19. - Cuando existan o sobrevengan en alguno de los miembros propietarios o suplentes del Consejo Directivo cualesquiera de las inhabilidades establecidas en el artículo anterior, o se diera cualquiera de las causales de remoción, el Presidente del Consejo, previo acuerdo del Consejo Directivo, lo pondrá en conocimiento del que hizo la designación y se realizará la sustitución de acuerdo al procedimiento establecido. En caso de renuncia o muerte, deberá seguirse el proceso normal de elección. En estos casos, el nuevo miembro del Consejo fungirá hasta el período que le restaba al miembro sustituido. En los casos de sustitución referidos anteriormente, las decisiones tomadas por el Consejo Directivo serán válidas siempre que no hayan concurrido vicios en el consentimiento al momento del otorgamiento del acto.

Frecuencia de las Sesiones

Art. 20. - El Consejo Directivo sesionará mensualmente de forma ordinaria o las veces que lo estime pertinente; en ningún caso deberá ser menor de una reunión por mes. Podrá sesionar de forma extraordinaria cuando lo convoque el Presidente del FOVIAL o lo soliciten tres miembros propietarios.

Atribuciones del Consejo Directivo

Art. 21. - Son atribuciones del Consejo Directivo:

1. Establecer las estrategias, políticas y programas del FOVIAL orientadas a una gestión eficiente, eficaz, relevante, transparente y sostenible;

2. Controlar el funcionamiento general del FOVIAL y verificar su conformidad con los planes, programas, orientaciones y políticas adoptadas por el Consejo Directivo;
3. Nombrar y remover al Director Ejecutivo;
4. Autorizar al Director Ejecutivo la celebración de los contratos, convenios o compromisos de la entidad, de conformidad a lo establecido en la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública;
5. Formular, diseñar y poner en práctica la estructura interna del FOVIAL;
6. Aprobar los procesos técnicos y administrativos, planta de personal, activos y sus modificaciones;
7. Velar por que ingresen oportunamente al FOVIAL los recursos que le corresponden y ejercer las acciones conducentes para ello. Para tal efecto, el FOVIAL, deberá practicar las verificaciones y auditorías ante los agentes de retención;
8. Dar por unanimidad poderes especiales o exclusivos al Director Ejecutivo en casos que sea necesario. En esta circunstancia, el Director Ejecutivo únicamente podrá ejercer las atribuciones especiales para el propósito y duración que se le faculta;
9. Determinar el salario del Director Ejecutivo;
10. Conocer y aprobar las propuestas salariales para el personal del FOVIAL;
11. Aprobar el presupuesto anual de ingresos y egresos del FOVIAL;
12. Administrar con autonomía los recursos para la conservación vial;
13. Definir por votación unánime la política de manejo de efectivo;

14. Establecer relaciones con organismos nacionales o extranjeros para la colaboración técnica o financiera;
15. Aprobar todos los contratos necesarios para la consecución de los objetivos del FOVIAL;
16. Propiciar la transferencia de tecnología y la investigación en el campo de la infraestructura vial con organismos nacionales y extranjeros;
17. Fiscalizar la ejecución de los contratos suscritos con terceros, y aprobar aquellos propuestos por el Director Ejecutivo, que sobrepasen la cantidad límite que establezca el Consejo Directivo;
18. Aprobar la memoria anual y los estados financieros del FOVIAL;
19. Conocer y resolver cualquier situación no prevista en la presente Ley, en cuyo caso se requerirá unanimidad de votos de la totalidad de los miembros; y
20. Garantizar que las auditorías se practiquen oportunamente y correspondan a los períodos indicados;

Atribuciones del Presidente del Consejo Directivo

Art. 22. - Corresponde al Presidente del Consejo Directivo:

1. - Representar en forma judicial y extrajudicial al FOVIAL, pudiendo otorgar poderes generales, judiciales, administrativos y especiales, previa autorización del Consejo Directivo;
2. - Presidir las sesiones del Consejo Directivo; y
3. - Suscribir los contratos celebrados por el FOVIAL, dentro de las facultades que le otorga esta ley, el Reglamento y el Consejo Directivo.

Atribuciones del Director Ejecutivo

Art. 23. - Son atribuciones del Director Ejecutivo:

1. - Dirigir, orientar, coordinar, vigilar y ejecutar las funciones que le son asignadas al FOVIAL, así como todas aquellas inherentes a su cargo;
2. - Dirigir y administrar el funcionamiento del FOVIAL y ejecutar las decisiones del Consejo Directivo;
3. - Ejecutar las políticas, programas y lineamientos del FOVIAL;
4. - Proponer al Consejo Directivo el presupuesto y el plan anual del FOVIAL para ejecutarlo una vez aprobado;
5. - Participar en las reuniones del Consejo Directivo en carácter de Secretario, teniendo voz, pero no voto,
6. - Elaborar manuales e instructivos, de acuerdo a las indicaciones del Consejo Directivo;
7. - Seleccionar, contratar y remover al personal del FOVIAL, de acuerdo a los procedimientos respectivos;
8. - Someter a aprobación del Consejo Directivo los estados financieros auditados, así como la memoria anual de labores;
9. - Establecer sistemas de información gerencial que permitan un monitoreo objetivo y transparente de los proyectos, recursos y gestión del FOVIAL; y
10. - Diseñar y operar un sistema de información, servicio y relaciones con los usuarios de las vías, que permita a éstos conocer las condiciones y obras desarrolladas con los recursos del FOVIAL.

Comunicaciones y Capacitación

Art. 24. - El FOVIAL incluirá en su presupuesto la partida pertinente para financiar programas de divulgación, promoción, educación y comunicación con los usuarios de la infraestructura vial, así como para capacitar a sus funcionarios, con miras a fortalecer los programas en materia de conservación vial y la transferencia de tecnología.

Selección de Proyectos

Art. 25. - El FOVIAL definirá la política de inversión sobre la base de criterios técnicos, impacto de los proyectos en su área de influencia, criterios de priorización y disponibilidad de recursos. Dicha política será comunicada a la ciudadanía y estará a la disposición para la consulta de cualquier sector. En la selección de proyectos y priorización deberá estimularse la participación ciudadana y los mecanismos de consulta.

CAPITULO IV

ESTABLECIMIENTO DE LA CONTRIBUCIÓN

DE CONSERVACIÓN VIAL

Art. 26. - El Órgano Ejecutivo en el ramo correspondiente trasladará ahorro de sus transacciones en hidrocarburos para minimizar el impacto en los usuarios y garantizarle así al Fondo Vial, recursos permanentes para su funcionamiento.

CAPITULO V

RÉGIMEN ECONÓMICO Y FINANCIERO

Patrimonio

Art.27.- El patrimonio del FOVIAL estará constituido por:

1. - Un aporte inicial proveniente del Presupuesto General en concepto de capital fundacional el cual podrá ascender hasta TRESCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE COLONES (¢350,000,000.00); **(En noviembre de 2001 se modificó la ley estableciendo un cargo de US\$ 0.2 por cada galón de gasolina y de diesel vendido)**
2. - Las transferencias de recursos que anualmente se deberán consignar en el presupuesto general en el Ramo de Obras Públicas;
3. - Aportes extraordinarios que por cualquier concepto le otorgue el Estado;
4. - Empréstitos, herencias, legados y donaciones nacionales o extranjeras destinadas
la consecución de los objetivos del FOVIAL;
5. - Las ganancias o rentas que produzcan la colocación de sus recursos en el sistema financiero o de valores;
6. - Cualquier otro ingreso aprobado para tal efecto que tenga relación directa con el deterioro de la Red Vial Nacional; y
7. - Los bienes muebles, inmuebles y valores adquiridos al inicio de sus funciones o durante su operación.

Asignación del Presupuesto General

Art. 28. - La asignación anual del presupuesto general en el Ramo de Obras Públicas, a que se refiere el numeral 2 del Art. 27 de esta Ley, se calculará en base al monto generado por la aplicación de lo dispuesto en el Art. 26 de esta ley. Dicha asignación se considerará ampliada automáticamente con el exceso del monto de los ingresos calculados de acuerdo al inciso anterior.

Colocación de Recursos en el Sistema Financiero o de Valores

Art. 29. - Los recursos percibidos por el Fondo de Conservación Vial podrán ser colocados en entidades o instrumentos autorizados por la Superintendencia del Sistema Financiero o Superintendencia de Valores, siempre y cuando no afecte su disponibilidad para cumplir con la naturaleza y objetivos del FOVIAL. Las rentas que se generen constituirán parte de su patrimonio.

Aplicación de los Recursos Financieros

Art. 30. - El FOVIAL aplicará los recursos percibidos y establecidos en la presente Ley, exclusivamente en las siguientes actividades:

1. - Mantenimiento de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible. Los recursos aplicados bajo este concepto deberán asignarse con base a criterios técnicos establecidos en el Reglamento de esta Ley;
2. - Contratación de consultorías que permitan preparar planes futuros para programas de trabajo anuales y multianuales, así como cualquier otro servicio que contribuya al fortalecimiento institucional;
3. - Financiar los programas a los que se refiere el Art. 24 de esta Ley; y
4. - Financiar los gastos operativos y administrativos del FOVIAL, cumpliendo lo dispuesto en la presente Ley.

Límite de Gastos Operativos y Administrativos

Art. 31. - Los recursos destinados a financiar los gastos a que se refieren los numerales 3) y 4) del artículo anterior de esta Ley, no podrán superar el 5% de los ingresos corrientes anuales del Fondo.

Recursos de Organismos Financieros Internacionales

Art. 32. - Cuando se apliquen recursos financieros procedentes de gobiernos u organismos internacionales, para la contratación de servicios relacionados con la gestión del FOVIAL, serán tomadas en consideración las disposiciones que en materia de adquisición de bienes y servicios estén contenidas en los convenios o acuerdos

internacionales existentes, con los gobiernos u organismos respectivos.

Prohibición de Transferencias o Contrataciones

Art. 33. - El FOVIAL no podrá transferir a ningún título recursos financieros o contratar directa o indirectamente al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano ni a otra entidad pública o municipal.

CAPITULO VI

FISCALIZACIÓN Y AUDITORIA

Fiscalización

Art. 34. - El FOVIAL estará sujeto a la fiscalización de la Corte de Cuentas de la República.

Auditorías

Art. 35. - El FOVIAL contará con los controles financieros que sean necesarios para garantizar el adecuado uso de los recursos que constituyen su patrimonio, para cuyo efecto contará con una Auditoría Interna, la cual será nombrada por el Consejo Directivo, pudiendo asistir al Director Ejecutivo cuando el Consejo así lo determine. El FOVIAL estará sujeto a una auditoría externa anual de sus estados financieros desempeñada por una firma especializada, contratada de acuerdo a los procedimientos de ley; así como a una auditoría integral cada dos años, en la

cual estarán inhibidas de participar las firmas que hayan realizado auditorías anuales. Los informes de todas las auditorías externas e integrales se publicarán al menos en dos medios de circulación nacional y estarán a disposición de quien lo solicite.

TITULO III

DE LOS CONTRATOS DE CONSERVACIÓN VIAL

CAPITULO I

CONTRATACIÓN

Contratación

Art. 36. - El FOVIAL bajo ningún concepto ejecutará directamente labores de conservación vial.

Responsabilidad de Consultores, Contratistas y Suministrantes

Art. 37. - El FOVIAL suscribirá contratos con consultores, contratistas y suministrantes en los cuales quedará claramente establecida la responsabilidad y las penalidades en caso de no-cumplimiento y deberán hacerse efectivas.

Régimen Especial para Contratos de Mantenimiento Rutinario

Art. 38. - El FOVIAL reglamentará el régimen para el otorgamiento de contratos de mantenimiento rutinario definido en el Art. 3 numeral 1 de esta Ley, orientado a una contratación transparente, ágil y estimuladora de la generación de empleos en las áreas de influencia donde se implementen los respectivos proyectos. Dichos contratos tendrán como vigencia el período fiscal dentro del cual se suscriben. Sin embargo, para aquellos contratistas cuyo desempeño y trabajo haya sido satisfactorio de acuerdo a los parámetros de evaluación previamente conocidos por los contratistas, el FOVIAL podrá prorrogarle automáticamente el contrato por

un año más, haciendo los ajustes que permitan los documentos contractuales respectivos. Dicho tipo de prórroga no podrá realizarse por más de dos veces consecutivas. Al año siguiente al que haya sucedido a la segunda prórroga consecutiva, deberá aplicarse el proceso de licitación, adjudicación y contratación pertinente.

Rescisión de Contrato

Art. 39. - En caso de incumplimiento del contrato por parte del contratista, el FOVIAL podrá rescindirlo de forma inmediata de acuerdo a lo estipulado en los documentos contractuales. El contratista que se encontrare en la situación expresada en el inciso anterior no podrá suscribir contratos con el FOVIAL por un período de cinco años. Con el objeto de garantizar la continuidad del mantenimiento del proyecto afectado, el FOVIAL podrá adjudicarlo en forma directa de conformidad a lo establecido en el Art. 40, literal d), de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública.

CAPÍTULO II

SUPERVISIÓN DE LAS OBRAS

Suscripción de Contratos de Supervisión

Art. 40. - El Presidente del Consejo Directivo, de acuerdo a los procedimientos respectivos y previa autorización del Consejo Directivo, contratará con personas naturales o jurídicas para supervisar la correcta ejecución del servicio de conservación vial. Las órdenes e instrucciones de los supervisores deberán ser cumplidas por los contratistas, siempre que se ajusten a las disposiciones legales correspondientes y a los documentos contractuales.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO ÚNICO

Nombramiento del Primer Consejo Directivo

Art. 41. - Una vez entre en vigencia la presente Ley, el Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, en calidad de Presidente del Consejo Directivo, procederá a solicitar por escrito al Presidente de la República y al Ministro de Economía, el nombramiento de los miembros representantes y suplentes respectivos; así como a solicitar a la Asociación Nacional de la Empresa Privada, a través de publicaciones en dos periódicos de circulación nacional, el nombramiento de los miembros correspondientes.

Constitución del Consejo Directivo

Art. 42. - El Consejo Directivo deberá constituirse dentro de los treinta días siguientes a la vigencia de la presente Ley.

Período de Organización Inicial

Art. 43. - A partir de la constitución del Consejo Directivo, se procederá a la organización interna inicial, la cual no deberá exceder de seis meses. Pasado dicho período, el FOVIAL deberá proceder a tomar las acciones pertinentes para la contratación de obra de acuerdo a la disponibilidad de recursos.

Incentivos para Extrabajadores del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano

Art. 44. - Se define el siguiente sistema de incentivos para extrabajadores del Ministerio de Obras Públicas que a partir de la entrada en vigencia de esta Ley se acojan al programa de retiro voluntario y conformen pequeñas empresas de mantenimiento vial. Durante un período de un año desde el inicio de las contrataciones del FOVIAL, se realizarán concursos o licitaciones públicas entre las empresas referidas en el inciso anterior. En aquellas licitaciones en que participen empresas de extrabajadores del Ministerio de Obras Públicas y otras empresas, en igualdad de condiciones tendrán prioridad las primeras. Del mismo son aplicables las disposiciones del Art. 38 de esta Ley.

Venta de Activos

Art. 45. - El FOVIAL podrá vender maquinaria, equipos y otros activos que reciba en concepto de donaciones que se le hagan para ese fin, dichas ventas se harán únicamente en el caso que la misma se haga a favor de extrabajadores del Ministerio de Obras Públicas. El FOVIAL podrá conceder financiamiento para la adquisición de dichos bienes. Los valúos que deban emitirse de conformidad a lo establecido en este artículo, serán determinados por el Consejo Directivo del FOVIAL.

Inversiones Adicionales al Mantenimiento

Art. 46. - Una vez que el FOVIAL haya logrado la máxima cobertura de mantenimiento de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible; sin menoscabo de la conservación vial, podrá asignar recursos de inversión a proyectos de reconstrucción, rehabilitación o mejoramiento dentro de dicha red o del resto de la

red competencia del Ministerio de Obras Públicas. Estos proyectos deberán ser incorporados posteriormente a la gestión del FOVIAL.

Carácter Especial de la Ley

Art. 47. - La presente Ley es de carácter especial y prevalecerá sobre cualquier disposición que la contraríe.

Reglamento

Art. 48. - El Presidente de la República, deberá emitir el Reglamento de la presente Ley dentro del plazo de 120 días contados a partir de su vigencia.

Vigencia de la Ley

Art. 49. - La presente Ley entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALÓN AZUL DEL PALACIO LEGISLATIVO: San Salvador, a los treinta días del mes de noviembre del año dos mil.-

CIRO CRUZ ZEPEDA PEÑA PRESIDENTE WALTER RENÉ ARAUJO MORALES

JULIO ANTONIO GAMERO QUINTANILLA VICEPRESIDENTE

VICEPRESIDENTE

CARMEN ELENA CALDERÓN DE ESCALÓN JOSÉ RAFAEL MACHUCA

ZELAYA SECRETARIA SECRETARIO ALFONSO ARÍSTIDES ALVARENGA

WILLIAM RIZZIERY PICHINTE SECRETARIO SECRETARÍO RUBÉN

ORELLANA AGUSTÍN DÍAZ SARAVIA SECRETARIO

NAOO/ciaf