INFRAESTRUCTURA

Plan **Cuscatlán**

INFRAESTRUCTURA PÚBLICA

1. Infraestructura pública efectiva: un proyecto de país que necesita avanzar

La conectividad es un pilar fundamental para el desarrollo económico, social y humano. Prueba de ello son los constantes cambios e instituciones que se han creado en El Salvador para garantizar este objetivo.

Desde las primeras construcciones de infraestructura pública de El Salvador (alineadas con la llegada del ferrocarril y ejecutadas en las principales ciudades de San Salvador y Santa Ana), pasando por el periodo comprendido entre 1915 y 1929, durante el cual se construyó infraestructura que atendiera a la llegada del automóvil a El Salvador, la necesidad de generar conexión vial ha sido una necesidad imperante.

El tiempo ha pasado, y la infraestructura vial ha crecido al ritmo de los cambios: a más industrias, auge de servicios, y demanda habitacional se ha necesitado de más obras. Y, con ello, también surgieron las instituciones encargadas de la planificación y ejecución de estas, a la vez que evolucionaron y mutaron (MOP, s. f.). Sin embargo, todavía

hay deudas pendientes en este rubro. Deudas que afectan a la importación y a la exportación, a la conectividad, a la economía local, al acceso a bienes y servicios... en resumidas cuentas, y como colofón de una larga lista, afectan de manera dramática la calidad de vida, el bienestar y el desarrollo humano de la población para quien una carretera, una calle o un lugar de habitación iluminados o un aeropuerto en excelentes condiciones representan mucho más de lo que las estadísticas pueden precisar.

2. Un plan que contempla a la infraestructura como un pilar del desarrollo humano

Este Plan de Infraestructura Pública se basa en ejes prioritarios vinculados a las áreas que necesitan, de manera urgente, ser atendidas y que deben ser incluidas en la ejecución del Plan de Nación.

El enfoque de este plan se centra en el hecho de que una mayor y mejor conectividad garantizará un crecimiento sostenido a largo plazo que, a su vez, cambiará la situación actual de la población salvadoreña. El resultado final: un impacto positivo en las condiciones de vida de la población.

La mesa de infraestructura pública (de la cual emana este plan) plantea una serie de propuestas para el quinquenio correspondiente al 2019-

2024. Las estrategias para lograrlas se enfocan en garantizar mayor efectividad en la ejecución de proyectos presupuestados cada año (el actual Gobierno solo logra ejecutar el 55 % de las obras).

El plan, asimismo, cuenta con la siguiente lista de ejes, los cuales constituyen áreas vitales que requieren de mayor y mejor atención por parte del Estado:

- Carreteras.
- Transporte.
- Infraestructura de salud y educación.
- Puertos, aeropuertos y aduanas.
- Agua potable y saneamiento.
- Vivienda y desarrollo urbano.
- Infraestructura penitenciaria.
- Asocios públicos-privados.
- Energía.

Eje 1: Carreteras

La red de carreteras salvadoreñas acumula un déficit en inversión que limita la comunicación interdepartamental y hace que transportarse entre ciudades sea más largo y costoso. Esta situación es contradictoria, dada la importancia de las carreteras, tal y como lo estipula la Ley del Fovial (Fondo de Conservación Vial), la cual establece (en su artículo 3, numeral 2) que la Red Vial Nacional Prioritaria es "el 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 este con el resto de la región centroamericana." (Sistema de Asesoría y Capacitación para el Desarrollo Local [SCADEL El Salvador], 2004).

Problemas

Uno de los más importantes es el deterioro masivo y la caducidad actual de la vida útil de la red vial nacional; seguido del incremento del parque vehicular, la ineficaz (o ausencia de) planificación de la construcción de estas vías de acceso, el abandono de los programas de caminos rurales, la falta de inversión en nuevas arterias y los nulos controles de pesaje.

Propuestas

En primera instancia, y de manera prioritaria, se debe brindar mantenimiento a la red vial del país y centrarse, además, en la construcción de esta. El objetivo a perseguir: contar con la mejor red vial de Centroamérica.

Las carreteras a las que se les dará prioridad serán la CA-1 y a la CA-2, las cuales son los corredores principales de movilidad. A lo anterior hay que agregar que se realizarán esfuerzos por garantizar la conectividad total en todas las zonas del país.

Asimismo, para ofrecer una solución inmediata al problema del congestionamiento, se propone la construcción de pasos a desnivel en las siguientes ubicaciones:

- Juan Pablo II y avenida Bernal.
- Juan Pablo II y 75 avenida Norte.
- Avenida Bernal y San Antonio Abad.
- Boulevard de Los Héroes-San Antonio Abad.
- Autopista Norte-Circunvalación Universitaria.
- Calle El Mirador y Avenida Masferrer Norte.
- Árbol de la Paz.

- Alameda Manuel Enrique Araujo y avenida La Revolución.

En ese mismo orden de ideas, se propone habilitar o ampliar, según cada caso lo exija, las siguientes carreteras:

- Desvío kilómetro 5, hacia la frontera La Hachadura.
- Construcción de carretera de Ateos-Sitio del Niño (8 kilómetros). La habilitación de esta carretera descongestionaría la zona de Lourdes de tráfico pesado y de pasajeros y pasajeras que transitan de Poniente a Oriente.
- Carretera al aeropuerto-Carretera de Oro. Se ejecutaría una conexión de ambas vías desde el desvío a los Planes de Renderos hasta la zona de la Universidad Don Bosco.
- Carretera de Oro-Troncal del Norte. Creación de by-pass de 5 kilómetros para desviar el tráfico de la ciudad de Apopa, por medio de conectar la Carretera de Oro con la Troncal del Norte (al norte de Apopa).
- Boulevard Monseñor Romero-prolongación Boulevard Constitución.
- Construcción de carretera desde el redondel del Boulevard Monseñor Romero y Boulevard Merliot, hasta la zona de La Gloria, municipio de Mejicanos. Esta arteria conecta la carretera

a Santa Ana con la zona de Nejapa, con lo cual se descongestionaría el tráfico pesado de la zona Poniente de San Salvador.

- Construcción de la vía que conecta el final de la Autopista Norte con la carretera Troncal del Norte. Con 2.5 kilómetros, este tramo empezaría en la intersección de la Autopista Norte y la 5ª Avenida Norte y finalizaría en la carretera CA4 Troncal del Norte.
- Ampliación Zacatecoluca-San Miguel.
- Construcción de bypass en San Miguel.
- Ampliación de CA1, zona de la frontera El Amatillo.

Asimismo, se garantizará que el 100 % de las cabeceras municipales tengan acceso por vías pavimentadas. El costo de estas obras se desglosa a continuación:

Tabla 1: Costo de las obras para garantizar que las cabeceras municipales tengan acceso por vías pavimentadas

Departamento	Muncipios no pavimentados	Km	Costo total (millones $)	Población beneficiada
Chalatenango	San Fenando	29.4	20.6	2,593
Chalatenango	Potonico	15.0	10.5	1,586
Chalatenango	El Carrizal	12.0	8.4	2,464
Chalatenango	Las Vueltas	12.0	8.4	940
Chalatenango	Cancasque	11.0	7.7	1,751
Chalatenango	San Francisco Morazán	7.0	4.9	3,919
Chalatenango	Ojos de Agua	5.2	3.6	3,667
Morazán	El Rosario	9.4	6.5	1,339
Morazán	San Simón	4.0	2.8	10,102
Morazán	San Isidro	3.7	2.6	2,804
La Libertad	Talnique	6.5	4.6	8,254
La Libertad	Jicalpa	4.2	2.9	5,116
Santa Ana	Masahuat	7.2	5.0	3,393
La Paz	Jerusalén	4.5	3.2	2,570
San Miguel	San Antonio	7.0	4.9	5,304
La Unión	Yayantique	9.6	6.7	6,871
	Total	147.6	103.3	62,673

Fuente: Elaboración propia.

Eje 2: Transporte

El Salvador cuenta con uno de los sistemas de transporte público más obsoletos del mundo, ya que no cuenta con la infraestructura vial, normativas y tecnología para hacerle frente a la cada vez más creciente demanda por el aumento demográfico actual.

Problemas

Crecimiento desmesurado del parque vehicular por falta de soluciones en transporte público

Según datos del Viceministerio de Transporte (VMT), el parque vehicular a nivel nacional hasta octubre del 2014 era de 852,195 automotores y, a mayo del 2018, era de 1,127,740 unidades. Esto representa un aumento del 32.33 % en 4 años.

En este sentido, no existe una normativa que regule la importación de autos chocados de otros países, lo cual ha abaratado el costo de un vehículo para la persona promedio. Esto ha generado que las calles estén repletas de automóviles en mal estado, sin controles mecánicos y que generan emisiones que ponen en peligro la vida de las personas automovilistas y peatonas.

Nula seguridad y educación vial, mala coordinación y planeación de la carga y tránsito vehicular

La seguridad vial es algo casi inexistente en El Salvador, no hay cultura vial y la falta de planes concretos y soluciones de conectividad generan congestionamientos y accidentes.

En cuanto a la normativa, no existe regulación sobre los tipos de vehículos en determinadas vías. Esto provoca, por ejemplo, que una motocicleta de 125cc se traslade a 80km/h a la par de un camión de 18 ruedas, cargado con toneladas de material, lo cual desencadena accidentes innecesarios.

Por otro lado, existe una notable deficiencia en cuanto a la señalización e iluminación de las carreteras.

Falta de autoridad coercitiva y punitiva que establezca e imponga orden

La falta del cumplimiento de las normas y el blando actuar de las autoridades al no tener legislación que las respalde es la principal causa del desorden vial. En el caso del transporte público, hay una inadecuada focalización del subsidio. En este sentido, debe hacerse un estudio de adjudicación de las rutas, ya que existe una falta de conocimiento técnico para la asignación de rutas del transporte colectivo y hay exceso de unidades por rutas.

Lo anterior se suma al pésimo servicio que brindan los empresarios y empresarias del transporte público, ya que no hay autoridad ni legislación para cumplir las leyes de tránsito y transporte. La problemática antes mencionada es evidente a simple vista y lleva a la

siguiente conclusión: **El Salvador posee un sistema de transporte colectivo peligroso y arcaico, que atenta contra la dignidad humana**

Propuestas

- Estudio vial y planificación de nuevas carreteras para reducir el caos vial diario. Es necesario evaluar la conectividad vial, sobre todo hacia el Oriente del país. Además, es necesario hacer un análisis de las rutas, pues muchas de ellas tienen el mismo trazo desde hace 100 años. Por tanto, es necesario evaluar opciones de viaductos, puentes y carreteras de última generación, que cumplan con estándares internacionales.
- Reactivación del transporte ferroviario, tanto para transporte de carga como para personas pasajeras. Esta medida aliviaría el problema del transporte de personas pasajeras y de carga. En una primera etapa, se propone rehabilitar las vías desde el centro de San Salvador a Quezaltepeque y continuar ampliando las vías, de manera constante, hasta tener cobertura ferroviaria a nivel nacional.
- Estudio de carga y redistribución de rutas en el transporte público. Es necesario replantear las ubicaciones de las

terminales interdepartamentales, ya que las actuales obedecen a la realidad de la época en que fueron diseñadas.

- Clasificación de vehículos automotores para una optimización del transporte y el flujo vehicular. Es necesario regular los vehículos por peso, cantidad de personas pasajeras, tipo de uso (privado, comercial o carga) y definir qué carreteras pueden utilizar cada uno de ellos. Así se garantiza el óptimo uso de la red vial; a la vez que se evitan accidentes y congestionamientos innecesarios.
- Regulación de las motocicletas. De esta forma se pretende garantizar la seguridad de las personas que conducen estos automotores, así como del resto de la ciudadanía. Y es que el 50 % de las personas que conducen motocicletas no cuentan con licencia de conducir ni con experiencia previa en automotores.
- Búsqueda de una alternativa, en conjunto con el sector de transporte público, para una modernización completa y paulatina de todas las unidades de transporte de personas pasajeras, tanto a nivel urbano como departamental.
- Señalización vial óptima, tanto urbana como en todos los departamentos del país.

Eje 3: Infraestructura de salud y educación

La salud de la población está intrínsecamente unida a su desarrollo. Y este desarrollo no solo abarca aspectos económico, sino, de manera prioritaria, el mejoramiento de las condiciones de vida (en lo cual se incluye el mejoramiento de los servicios de salud y de educación). A su vez, el estado de salud de la población, así como su nivel de escolaridad y el acceso a educación de calidad, son factores que condicionan el desarrollo, con lo cual queda más que claro que la relación entre la salud, la educación y el desarrollo es un círculo que, idealmente, debiera ser virtuoso en lugar de vicioso.

En cuanto al área de la salud, si la población tiene una salud deficiente o en mal estado esto disminuye la capacidad laboral y la productividad de las personas, algo que afecta, sobre todo, a quienes realizan un mayor esfuerzo físico (precisamente, este esfuerzo está vinculado a los trabajos peor remunerados). Asimismo, una salud deficiente afecta al desarrollo físico y mental de los niños y niñas, así como a su aprendizaje y desarrollo temprano.

Como consecuencia, todas las enfermedades contribuyen a hacer que el crecimiento y el desarrollo económicos sean más lentos. Y esto se debe a que existe una relación directamente proporcional entre la

mejora nutricional y de salud y el incremento de la productividad, la asistencia y el rendimiento estudiantil.

El crecimiento económico de una nación rompe la relación simbiótica entre la falta de recursos y la deficiente salud de las personas. A su vez, el desarrollo económico permite disponer de mayores recursos con los que financiar la mejora de la salud medioambiental, la ejecución de campañas de salud pública, y, sobre todo, la implementación de un sistema sanitario cuyos servicios de salud cubran también a los sectores más vulnerables, por ejemplo, mediante la extensión de la atención primaria de la salud.

Además, los programas de desarrollo social, como los de educación y alfabetización, contribuyen a elevar el nivel de salud al facilitar las mejoras en la alimentación, la higiene y la salud reproductiva. El desarrollo socioeconómico, sobre todo si alcanza de manera equitativa a la población, también permite mejoras en las condiciones de vivienda y de otros servicios básicos.

Las inversiones en salud se justifican no solo porque esta es un elemento básico de la calidad de vida, sino también por razones exclusivamente económicas. La buena salud contribuye al crecimiento económico de varias maneras, ya que genera eficiencia

en la productividad porque baja el ausentismo por enfermedad y aumenta la escolaridad. Esto último permite un mejor aprendizaje y ambos aspectos, por su parte, liberan recursos que pueden ser invertidos en el bienestar social, en lugar de tratar enfermedades.

Las ventajas económicas de una buena salud son mayores para los sectores más vulnerables que, por lo general, son los más afectados por las discapacidades que provoca la precariedad de este derecho.

Así como son evidentes las razones por las que hay que garantizar que la población goce de este derecho, así también son los principales problemas de infraestructura en el Sistema Nacional de Salud, entre los cuales se pueden mencionar los siguientes:

Problemas

- Edificaciones obsoletas y antiguas.
- Carencia de centros de atención primaria en las zonas rurales.
- Estacionamientos insuficientes.
- Carencia de espacios para que las familias que acompañan a las personas pacientes puedan descansar.
- Carencia de espacios para que el personal y las visitas coman y descansen.

- Servicios sanitarios insuficientes, insalubres y en muy mal estado.
- Lavanderías en condiciones precarias.
- Zonas de atención de emergencias con poco espacio, razón por la que permanecen abarrotadas, al punto en que es habitual ver a pacientes acostados en el suelo.
- Carencia de aislamiento para ruidos procedentes de la calle o de los alrededores de los centros asistenciales.
- Carencia de espacios adecuados para la población estudiantil que cursa la carrera de Medicina y que permanece en los hospitales escuela.
- Falta de accesibilidad; así como rampas y ascensores en mal estado o fuera de servicio.
- Sistema eléctrico e hidráulico en pésimas condiciones.
- Edificios antiguos con fallas estructurales.
- Carencia de equipo de reacción ante emergencias: Es necesario adquirir ambulancias terrestres y aéreas para transportar pacientes en estado delicado y que requieran, con urgencia, arribar a los hospitales.

- Es necesario censar y diagnosticar las unidades de atención en todos los niveles (unidades de salud, clínicas periféricas y hospitales).

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el objetivo de la cobertura sanitaria universal es asegurar que todas las personas reciban los servicios sanitarios que necesitan, sin tener que pasar penurias financieras para pagarlos.

Para que una comunidad o un país puedan alcanzar la cobertura sanitaria universal se han de cumplir varios requisitos:

Propuestas

- Existencia de un sistema de salud sólido, eficiente y en buen funcionamiento, que satisfaga las necesidades de salud prioritarias en el marco de una atención centrada en las personas (lo cual incluye servicios de VIH, tuberculosis, paludismo, enfermedades no transmisibles, salud materno-infantil) para lo cual se deberá proporcionar a las personas, información y estímulos para que se mantengan sanas y prevengan enfermedades y las detecten de manera temprana.

También es importantes disponer de medios para tratar las enfermedades y brindar servicios de rehabilitación.

- Asequibilidad: debe haber un sistema de financiación de los servicios de salud, de modo que las personas no tengan que padecer penurias financieras para utilizarlos. Esto se puede lograr por distintos medios.
- Acceso a medicamentos y tecnologías esenciales para el diagnóstico y tratamiento de problemas médicos.
- Dotación suficiente de personal sanitario bien capacitado y motivado para prestar los servicios que satisfagan las necesidades de las personas pacientes, sobre la base de las mejores pruebas científicas disponibles.

La cobertura sanitaria universal implica la necesidad de reconocer la función crucial que desempeñan todos los sectores para asegurar la salud de las personas, en particular los de transporte, educación y planificación urbana.

La cobertura sanitaria universal tiene consecuencias directas para la salud de la población. El acceso a los servicios sanitarios permite a las personas ser más productivas y contribuir de manera más activa al bienestar de sus familias y comunidades. Además, garantiza que los

niños y niñas puedan asistir a la escuela y aprender. Al mismo tiempo, la protección contra riesgos financieros impide que las personas se empobrezcan al tener que pagar de su propio bolsillo los servicios de salud.

Por lo tanto, la cobertura sanitaria universal es un componente fundamental del desarrollo sostenible y la reducción de la pobreza, y un elemento clave de todo esfuerzo por reducir las desigualdades sociales. La cobertura universal es el sello distintivo de un gobierno determinado a mejorar el bienestar de toda la ciudadanía.

La cobertura universal está basada, de manera sólida, en la constitución de la OMS de 1948, en la que se declara que la salud es un derecho humano fundamental; así como en el Programa de Salud para Todos establecido en 1978, en la declaración de Alma-Ata.

La equidad es un aspecto primordial. Eso significa que los países deben evaluar los progresos no solo en el conjunto de la población nacional, sino en los diferentes grupos (por ejemplo, los grupos conformados por niveles de ingresos, sexo, edad, lugar de residencia, condición de migrante u origen étnico).

A lo anterior hay que sumar que una de las necesidades vitales es construir y adecuar los hospitales para la demanda actual.

Infraestructura educativa

La educación es uno de los factores que más influye en el avance y progreso de quienes habitan un país. Y es que, además de brindar conocimientos, la educación enriquece la cultura, el espíritu, los valores y todo aquello que nos caracteriza como seres humanos.

La educación se ha convertido no solamente en fuente de conocimiento, sino en una herramienta de trabajo imprescindible para ser competitivos en un mundo que, a diario, vive profundas transformaciones culturales, sociales y tecnológicas. Saber más nos hace más competitivos. De hecho, los países que más han avanzado en el último siglo han basado su progreso en la educación escolar y universitaria y en la generación de conocimiento a través de la investigación. Sin duda, de la educación, la ciencia y la innovación tecnológica dependen, cada vez más, la productividad y la competitividad económicas, así como buena parte del desarrollo social y cultural de las naciones.

De hecho, según estudios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), un año adicional de escolaridad incrementa el PIB per cápita de un país entre 4 % y 7 %. Erogar fondos públicos para educación no es un gasto, es la mejor inversión que

puede hacerse en la ciudadanía. Y, como colofón, no hay que dejar a un lado que la educación nos hace más competitivos, y ayuda a que la sociedad sea más justa y productiva.

A pesar de su vital importancia, el sector educación enfrenta a múltiples retos. Algunos de estos son las condiciones deficientes, insuficiente o la carestía de la infraestructura del sistema educativo. Problemáticas que, de manera específica, se señalan a continuación:

Problemas

- Lejanía e inaccesibilidad: Muchos centros escolares en el área rural están ubicados lejos de la población estudiantil, la cual tiene que caminar varios kilómetros (debido a que no hay transporte púbico) para asistir a su centro de estudios.
- Insuficiente oferta escolar: Muchos estudiantes tienen que transportarse a otros municipios, para cursar el tercer ciclo o el bachillerato, porque su escuela local solo imparte hasta cierto nivel educativo.
- Espacios precarios y restringidos: La deficiencia más evidente es que buena cantidad de los espacios de las escuelas tienen deficiencias en aspectos de salubridad, hacinamiento; así como carencia de áreas deportivas, biblioteca y enfermería.

- Carencia de espacios de educación temprana: No existe un programa ni infraestructura adecuada de educación temprana y de parvularia, las cuales son la base de la educación escolar.
- Carencia de recursos adecuados para el mantenimiento y la mejora continua: No existen condiciones básicas y, por añadidura, no hay presupuesto ni un programa de mejora continua. Todo lo anterior resulta en una muy mala calidad de los servicios educativos. Todas estas carencias han generado un gran impacto en la matrícula educativa en todo el país.

En materia de infraestructura, la falta de recursos para los centros educativos ha sido, en la historia de El Salvador, una de las restricciones principales para que la población estudiantil tenga la oportunidad de acceder a la educación y contar con condiciones de calidad.

Propuestas

- Censo de todos los centros educativos públicos, escolares y de educación superior. Esto permitirá un diagnóstico de cada una de las instalaciones.
- Equipamiento deportivo en el 100 % de los centros escolares y sedes universitarias: El deporte es parte fundamental de la

educación, ya que, además de brindar condicionamiento físico, también inculca disciplina, trabajo en equipo, determinación y constancia. Además, a través del deporte, la población estudiantil puede tener acceso a becas educativas en todo el mundo.

- Equipamiento tecnológico de los centros escolares y universitarios: La población estudiantil necesita estar conectada y tener acceso a todo lo que sucede en el resto del mundo.

En general, la modernización de la infraestructura educativa contempla la construcción, remodelación y equipamiento necesarios para que la población joven de los 14 departamentos tenga acceso a educación de primer nivel.

Eje 4: Puertos, aeropuertos y aduanas

La conectividad con el resto del mundo es prioritaria para garantizar la competitividad. En este sentido, hay que garantizar la eficiencia de la cadena logística y generar leyes que estén de acuerdo con el mundo competitivo actual.

En este sentido, para que El Salvador sea competitivo, sus aeropuertos y puertos deben poseer infraestructura de primer nivel con el

propósito de dar un elevado valor agregado a la nación. La infraestructura portuaria y aeroportuaria produce un enorme impacto económico, social y empresarial directo a través de las actividades que allí se desarrollan, así como un impacto indirecto generado por las actividades comerciales y logísticas que se ejecutan en el área en el que están ubicados.

Problemas

El sistema de puertos, aeropuertos y aduanas presenta los siguientes problemas:

- Lentitud en el traslado de personas, productos y servicios, lo cual encarece las operaciones comerciales de exportación e importación.
- Abandono en inversión de infraestructura adecuada de acuerdo con la demanda actual de servicios.
- Impacto negativo, y directo, en el turismo.
- Pérdidas al sector productivo y pérdida de competitividad del país.
- Pérdida en ingresos por impuestos de importación.

Puertos

Es necesaria una infraestructura portuaria moderna, ya que la actual fue diseñada hace más de 40 años y no está acorde con las necesidades acordes con la realidad actual. Entre los principales problemas que aquejan a los puertos están los siguientes:

Problemas

- Infraestructura con poca capacidad para recibir embarcaciones de gran calado.
- Problemas de asolvamiento, por lo cual se necesita dragado constante para garantizar la profundidad de circulación de las embarcaciones.
- Tecnología y equipos de navegación anticuados, y sin el mantenimiento adecuado.
- Espacio reducido para almacenar contenedores.
- Vías de acceso en mal estado.

El objetivo principal es que los puertos se vuelvan centros logísticos de primer nivel, con lo cual impacten a la economía de la región en donde están ubicados. Para lograr este objetivo se llevarán a cabo las siguientes acciones:

Propuestas

- Equipamiento y ampliación del muelle principal, pues en la actualidad la capacidad de recepción de barcos se reduce a una cantidad limitada.
- Equipamiento y ampliación de centro de logística y comunicaciones
- Construcción de un patio de contenedores con estándares mundiales.
- Ampliación y remodelación de los muelles artesanales, para generar más fuentes de trabajo.
- Construcción de terminales para personas pasajeras, que cuenten con aduana, comercio y servicios turísticos.
- Creación de la Escuela Náutica, la cual capacitará a profesionales para que desarrollen carrera en las diferentes áreas portuarias y navales.

Aeropuertos

Uno de los grandes desafíos será el replanteamiento de la infraestructura aeroportuaria del país que incluye los aeropuertos internacionales y las pistas de aterrizaje distribuidas en el territorio nacional.

El Salvador cuenta con dos aeropuertos internacionales autorizados por la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO): El Aeropuerto Internacional Monseñor Romero (ICAO MSLP) y el Aeropuerto de Ilopango (ICAO MSSS).

Asimismo, se cuenta con múltiples pistas de aterrizaje distribuidas en los 14 departamentos.

Aeropuerto de Ilopango MSSS

El Aeropuerto de Ilopango funcionó como aeropuerto internacional hasta diciembre de 1979. Posteriormente, su uso se dividió en dos: como base militar y para uso de la aviación civil. Su ubicación cerca de la ciudad, y cerca de municipios industriales como Soyapango e Ilopango, lo hacen candidato a convertirse en un centro logístico, de carga y de vuelos regionales. Para lograr esto hay que invertir en dos grandes áreas: Infraestructura y tecnología.

Para que el Aeropuerto Internacional de Ilopango se convierta en un centro logístico de primer nivel, deben realizarse las siguientes acciones:

Propuestas

- Garantizar la conectividad: Es necesario conectar al aeropuerto con la Carretera de Oro y con la Carretera a Comalapa. Esto acortaría el tiempo de llegada del transporte de carga, lo cual haría más eficiente la operación.
- Recarpetear la pista: Se realizará un estudio estructural que determine el estado de la capa de rodaje de la pista 15-33 para recibir todo tipo de aeronaves.
- Aumentar el largo de pista: La pista principal 15-33 tiene un largo de 7,000 pies (2,100 metros). En este sentido, se realizará un estudio con el fin de hacer que la pista llegue a los 10,000 pies de largo (3,200 metros), de tal modo que pueda recibir todo tipo de aeronaves.
- Mejorar la infraestructura: Es necesario construir zonas de embarque y desembarque de carga y de personas pasajeras. Estas zonas deben adecuarse a las necesidades tecnológicas y de seguridad regidas por las normas internacionales.

Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez

El Aeropuerto Internacional de El Salvador Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez comenzó a funcionar en enero de 1980.

En la actualidad aún conserva la mayor parte de la estructura original y es el aeropuerto, por el flujo de personas pasajeras y vuelos, más importante de Centroamérica.

Con respecto a este aeropuerto, algunas de las mejoras propuestas son las siguientes:

Propuestas

- Construcción de nuevas áreas de salida de personas pasajeras.
- Construcción de nuevas áreas de llegada y migración.
- Construcción de segunda pista, necesaria para no detener la actividad del aeropuerto en caso de ocurrencia de algún accidente que inhabilite la pista actual. Esta segunda pista es un requerimiento básico para garantizar la seguridad y para cumplir con las regulaciones internacionales.
- Desarrollo comercial para activar la zona sur del departamento de La Paz.

- Reequipamiento de radares, sistemas de aterrizaje instrumental (ILS), de Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia (VOR), iluminación de pistas, nomenclatura y equipo de comunicaciones.
- Instalación de equipos repelentes de aves, de acuerdo con las normas internacionales de aviación civil, que puedan interferir con la seguridad de las aeronaves.
- Ampliación de zona de carga y de los hangares de mantenimiento.

Franja Pacífico

El país le ha dado la espalda al territorio más grande que tiene: el océano. El Salvador tiene casi 6 veces su territorio en espacio marítimo. Por ello, es indispensable un proyecto de desarrollo integral, local y a nivel regional, de la Cinta Marino Costera.

Esta propuesta insignia iniciará en el departamento de La Unión y estará segmentado de manera estratégica y territorial:

- Pesca y Logística.
- Infraestructura aérea, marítima y terrestre.
- Turismo, Educación, Investigación y Producción.

¿Qué garantizará que se ejecuten las propuestas de Franja Pacífico y Franja Norte? Estamos hablando no solo de voluntad política y atracción de inversión, sino una apuesta fuerte por el servicio público de calidad desde la presidencia. Por eso, se nombrará a un Comisionado Presidencial desde el 1 de junio, para garantizar la movilización de todo el aparato del Estado en esta función.

Aeropuerto en el Oriente

Muchas de las personas que hacen uso del *Aeropuerto* Internacional de El Salvador "*Monseñor Oscar* Arnulfo *Romero* y Galdámez" vienen o van hacia la zona oriental del país. Esto se debe al gran número de personas originarias de ese departamento que viven en el exterior, sobre todo en Estados Unidos.

Este contexto hace necesaria la construcción de un aeropuerto en la zona oriental, que no solo descongestionará al aeropuerto actual, sino que, además, generará un nuevo polo de desarrollo en la zona. Como resultado, se generarán empleos y se dinamizará la economía de la región.

Eje 5: Agua potable y saneamiento

Todavía falta llevar agua potable a muchísimas comunidades. Contar con este derecho es una garantía básica que ni siquiera debiera ser aspiracional sino intrínseca a la condición humana digna. Por otro lado, es importante no solo enfocar la vista en la situación actual de desabastecimiento en algunas regiones, sino también alzar la vista hacia el futuro y prever otros panoramas en los que el recurso escasee. Y no hay que dejar de lado que es necesario empezar a implementar estrategias para administrar el recurso de manera diferente, con un enfoque más respetuoso con el medio ambiente.

Problemas

- Ineficaz administración del ente rector del recurso hídrico, pésimo mantenimiento a la red de distribución y bombeo, y un sistema obsoleto de abastecimiento.
- Desabastecimiento generalizado del recurso debido a pérdidas en el proceso productivo y de abastecimiento.
- Falta de inversión en proyectos hídricos para buscar una cobertura total a la población.
- Urgencia por modernizar la producción, administración y distribución del recurso.

Otra problemática (a corto y a largo plazo) es el elevado crecimiento poblacional. Aunque hasta a la fecha no existe un estudio que demuestre que la población salvadoreña crece a una velocidad más lenta que la capacidad de regenerar agua en los acuíferos, es una posibilidad que hay que tomar en cuenta. Es por eso que El Salvador debe prepararse para producir agua potable de diversas fuentes y para reusar el agua residual en los próximos 10 años.

El Salvador cuenta con una gran oportunidad, ya que no está atada a una infraestructura centralizada de potabilización. Por lo tanto, es factible innovar con nuevas tecnologías y tendencias mundiales.

Otra ventaja estratégica es que el país cuenta con una gran cantidad de recurso en sus plantas hidroeléctricas y sus embalses. Lo anterior permite cambiar el paradigma de concebir a los embalses únicamente como reservas de electricidad. Más bien, se les debe contemplar como posibles reservas de agua potable, riego y atracción turística. Por ejemplo, el embalse del Cerrón Grande podría proveer agua para parte de los departamentos de Cuscatlán, Cabañas y Chalatenango. El embalse de la presa 15 de septiembre puede servir a las comunidades de San Vicente, San Miguel y Usulután. Y El Chaparral, por su parte,

puede convertirse en un reservorio para San Miguel, Morazán y Usulután.

El plan que se presenta en este documento aboga por el desarrollo de un plan maestro que considere soluciones específicas para las diferentes áreas del país. Este plan debe considerar las particularidades de cada pueblo, municipio, cantón o caserío.

Pero también es necesario analizar el contexto externo. Por ello, se han tomado en cuenta algunos casos que sirven como ejemplo en lo que respecta a la innovación en el uso y reúso del agua. Ejemplos que pueden ser imitados por El Salvador, de manera que se convierta en un modelo para la región.

El Salvador también debe considerar el reúso del agua. Promover que el agua extraída de los mantos acuíferos subterráneos o de aguas superficiales tenga más de un uso. Por ejemplo, en la actualidad, el agua bombeada y tratada desde Las Pavas es utilizada por la población y luego descargada sin tratamiento alguno a los ríos y quebradas del Gran San Salvador.

En la actualidad existe la tecnología con la cual se podría tratar esta agua y reusar para diversos fines industriales y agrícolas: para torres de enfriamiento, fuentes decorativas, jardinería, ganadería y para

riego. De acuerdo con el Ministerio del Medio Ambiente (MARN), el 52 % del consumo del agua en El Salvador es consumo agrícola. Si existiera una legislación e infraestructura para reemplazar esta agua con reciclada se disminuiría el consumo de agua potable a la mitad.

El Salvador también debe implementar la adecuada captación y almacenamiento de agua de lluvia en comunidades remotas en donde la población es demasiado pequeña o se encuentra demasiado lejos como para recibir el agua que provee la Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados (ANDA). La solución de esta problemática debe requerir de la implementación de un plan técnico y profesional, pero con simplicidad suficiente de tal modo que requiera mínimo mantenimiento.

Además de tratar el agua residual, las plantas de tratamiento pueden ser una fuente importante de energía renovable (metano producido por digestión) y de fertilizante. Los procesos de tratamiento de agua residual generan sólidos que son ricos en materia orgánica, nitrógeno y fósforo. La materia orgánica puede ser digerida de manear anaeróbica, lo que genera gas metano. Este gas, a su vez, puede generar electricidad y hacer operar la misma planta de tratamiento.

Además, existen tecnologías capaces de recuperar el nitrógeno y fósforo (contenidos en los sólidos), los cuales son importantes nutrientes que pueden ser utilizados en la agricultura.

Es importante recalcar que, si bien todas estas tecnologías y proyectos requieren de una inversión importante, la inversión en infraestructura genera trabajo local (albañiles, profesionales de la ingeniería, entre otros) durante todas las etapas del proceso: desde su diseño y construcción, hasta su operación y mantenimiento. Y, aunque algunas tecnologías requerirán una consultoría extranjera, los contratos deberán exigir que las empresas utilicen una importante cantidad de subcontratistas nacionales.

Finalmente, este documento no es una lista exhaustiva de todas las alternativas y tecnologías disponibles para El Salvador, pero puede servir como punto de partida para el desarrollo de una propuesta seria de manejo hídrico en el país.

Eje 6: Vivienda y desarrollo urbano

El acceso a vivienda digna y de calidad es una condición básica para el desarrollo humano. Es en la vivienda en que se nutren las aspiraciones de las personas y es una condicionante importante para la familia. Es, a su vez, una variable que influye en otros aspectos de la

vida: en el acceso a ciertos servicios, impacta en la economía familiar, y posibilidad de ser vulnerables en diferentes sentidos.

Por ello, garantizar el acceso a una vivienda digna es una necesidad prioritaria.

Problemas

- Déficit de vivienda y falta de acceso a vivienda popular y mínima.
- Abandono de las políticas de vivienda popular.
- Falta de apoyo al sector construcción.
- Descuido al sector construcción. Impulsar a este sector implicaría, de manera casi inmediata, la generación de empleos para el sector trabajador menos calificado.
- Presupuesto limitado de los Gobiernos municipales para la creación y desarrollo urbanístico en los 262 municipios del país.
- Carencia de un ente planificador de estrategias de desarrollo a nivel de país.
- Carencia de un plan maestro de desarrollo urbano para las 262 municipalidades del país.

Propuestas

- Mitigación de riesgos en las principales ciudades, y con mayor énfasis en el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS).
- Construcción, mejoramiento y mantenimiento de las escuelas públicas, institutos y escuelas técnicas de la red de educación pública del país.
- Reactivación del Fondo Nacional de Vivienda Popular como ente generador de trabajo, lo cual procurará un acceso real y garantizado de la vivienda popular al mayor número posible de personas que trabajan como empleados públicos y privados, así como a las familias que compran su vivienda por primera vez.
- Generación de proyectos de vivienda popular.
- Reducción de la tramitología excesiva de la mayoría de los proyectos constructivos. El objetivo primario: generar trabajo de manera casi inmediata.
- Como parte de la plataforma de vivienda y desarrollo urbano, se contempla mejorar la calidad de vida de las personas que viven en zonas de riesgo contiguo a quebradas. En este sentido, se propone construir bóvedas para utilizar el espacio y construir obras que beneficien a la comunidad, tales como parques, casas

comunales, unidades de salud o centros de educación temprana.

En los 1,000 días de Gobierno Municipal, la gestión de Nayib Bukele realizó 1,000 obras. Una obra por día. El Gobierno Nacional tiene 50 veces más presupuesto y, aunque con grandes diferencias con los presupuestos municipales, se puede comprometer a realizar 20 obras por día durante los 5 años de gestión. 20 obras por día, todos los días, incluyendo fines de semana, días feriados, Navidad, Año Nuevo. Sin parar, hasta que termine el período presidencial. 1,825 días con 20 obras en cada día, un total de 36,500 obras en 5 años. Es posible prometerlo porque ya se ha realizado: el Gobierno Municipal de San Salvador lo hizo. Con el Gobierno Nacional se realizará a una escala más grande.

Sin duda, desde el Ejecutivo se podrán rescatar y revitalizar los 50 centros históricos más importantes del país, por medio de coordinar esfuerzos con los alcaldes, sin importar su color político. Con esto, no solo se recuperarán los espacios públicos, así como la identidad y el patrimonio cultural, sino que, además, se dinamizarán las economías locales.

Eje 7: Infraestructura penitenciaria

La infraestructura penitenciaria está conformada por toda edificación que sea utilizada como cárcel o institución correccional. Sin duda, El Salvador necesita menos cárceles, pero necesita recintos más grandes. En este sentido, los esfuerzos deben concentrarse en 4 regiones: zona occidental, el Gran San Salvador, la zona paracentral, y la zona oriental.

El sistema penitenciario necesita un Plan Maestro de Infraestructura Carcelaria. Este Plan debe incluir proyectos que aporten más plazas al sistema y que saquen las prisiones de los cascos urbanos. Las prisiones, por su naturaleza, suelen recibir rechazo por parte de las personas en los municipios en los que se instalan. Y es que afectan, de manera directa e indirecta, el nivel de bienestar de las personas. Esto, sumado a la sectorización obligada que vive el país (debido a las pandillas y a los grupos delincuenciales), son las razones que generan temor en la población.

Por las razones antes mencionadas, es importante que todo proyecto de infraestructura penitenciaria se asocie a la construcción de otros proyectos relevantes para la comunidad local (escuela, hospital o

parque recreativo, por ejemplo), de modo que sea más atractivo para la comunidad aceptar un proyecto de este tipo.

Problemas

- Hacinamiento generalizado en todo el sistema carcelario del país.
- Inexistencia de terrenos propiedad del Estado para la construcción de instalaciones nuevas y adecuadas.
- Nula reinserción a la sociedad: las cárceles no cumplen su propósito.
- Ineficaz administración, falta de mantenimiento en todo el sistema carcelario.
- Incremento de la violencia pandilleril y de la delincuencia generalizada en todo el país.

Propuestas

- Eliminación y reubicación de todas las cárceles ubicadas en las ciudades en el país.
- Construcción de nuevas cárceles que cumplan con los requisitos mínimos necesarios tanto de ubicación cómo de

infraestructura para eliminar el hacinamiento, y que faciliten programas educativos, técnicos y de reinserción.

Sistema Penitenciario de El Salvador

El Salvador cuenta con uno de los sistemas penitenciarios con mayor hacinamiento de Latinoamérica: en la actualidad, registra casi 32,000 personas internas en el sistema. Esta situación es, desde cualquier punto de vista, una cantidad muy grande de personas internas con respecto a la población total del país, lo cual representa una carga muy significativa para las finanzas del Órgano Ejecutivo. Este Órgano es el encargado de administrar los reclusorios, y vela por el mantenimiento físico, así como del desarrollo de nueva infraestructura, y de la operación de esta.

Existen diferentes datos acerca de cuál es el porcentaje de hacinamiento, pero el que promete ser más acertado ronda el 300 %. Es importante reconocer que el sistema penitenciario salvadoreño albergaba, en el 2009, a menos de 8,000 personas internas provenientes de los grupos delincuenciales conocidos como pandillas o maras, y que para el 2017 este mismo sector de la población reclusa ya rebasaba las 12,000 personas internas. Es decir, en 8 años hubo un aumento del 70 %, aproximadamente, en la población reclusa

proveniente del mencionado sector. Esto debe ser un llamado de atención para focalizar un esfuerzo específico, constante y denodado hacia este sector de la población.

El hacinamiento produce, entre otros fenómenos, la proliferación de enfermedades, trastornos y síndromes del sistema respiratorio, de la dermis y psicológicos, para los cuales el sistema en general no está preparado y no tiene una manera efectiva de contrarrestar. Otro aspecto que resulta muy evidente es la falta de planes para que las personas privadas de libertad se reinserten a la sociedad de manera adecuada una vez concluidas sus penas, cuando se les apliquen medidas sustitutivas o hayan cumplido cierto porcentaje de su sentencia.

Desde el punto de vista económico, resulta tremendamente oneroso mantener cada día a casi 32,000 personas a las cuales se les debe brindar alimentación, agua potable apta para consumo humano, así como agua para satisfacer sus necesidades básicas. Son cerca de 100,000 raciones de comida que, cada día, deben ser servidas y que comprometen a cerca de un 50 % de la disponibilidad de fondos de la Dirección General de Centros Penales (DGCP), institución rectora del sistema en nuestro país.

¿Cómo se solucionan los problemas del sistema penitenciario salvadoreño?

Dado que la violencia es multicausal se debe, a su vez, entender que la solución proviene de varios frentes de lucha y no de uno solo. La desigualdad social genera rencores, falta de oportunidades y marginalidad. Y la marginalidad es el caldo de cultivo para las revueltas populares.

La violencia no es una problemática con una única solución. Por el contrario, su solución es de carácter estructural y debe enfrentarse como tal: desde el ámbito educativo, en la formación de la juventud; desde el ámbito del emprendimiento, para generar fuentes de empleo; y desde el ámbito de la interiorización en valores, para generar más bienestar.

Si bien es cierto que una forma de reducir el hacinamiento es construir nuevos recintos penitenciarios (es decir, ampliar metros cuadrados de prisiones), de igual forma es cierto que también se puede combatir mediante la disminución de la cantidad de personas internas.

Reducir esta cantidad requiere implementar programas que sustituyan la detención en recinto carcelario por una pena en libertad asistida, para lo cual hay que partir, de manera jurídica, del tipo de delito que

origina la misma, así como de la cantidad del tiempo asignado a la pena y otros factores ya establecidos en la legislación y de los que habrá que hacer uso para disminuir la cantidad de personas internas en el sistema.

Se debe abordar, pues, dos caminos sencillos pero a la vez intrincados: evitar que arriben más personas internas a los centros penales; y, a la vez, poner fuera de la prisión a un considerable número de personas, sin atentar contra la seguridad ciudadana y la precaria paz social.

Eje 8: Asocios públicos-privados

El objetivo es generar proyectos de infraestructura con asocios público-privados (APP) para no generar más deuda al país. Con esta medida se pretende dar cobertura a la carencia de proyectos de inversión en todas las áreas.

¿Cómo se aplicarían los APP?

Uno de los factores que ha limitado en gran medida los niveles de inversión pública como uno de los mecanismos para promover la inversión privada es la deuda pública y el consiguiente déficit fiscal. El problema radica en que se incrementan los niveles de endeudamiento

sin que se incremente la capacidad de pago del país. Esta situación provoca que el desempeño económico retroceda, debido a que gran parte del presupuesto nacional está destinado al pago de la deuda contraída, con lo cual se deja de invertirse en obras y proyectos que mejoren el bienestar de todas las personas.

Entre las diferentes estrategias de inversión pública, y en consideración de las limitaciones fiscales del país, se plantean los Asocios Público-Privados (APP) como una alternativa de inversión para la provisión de bienes de infraestructura y servicios a largo plazo. Para implementarlos se analizarían las experiencias de este tipo de contrato en otros países del mundo y Latinoamérica, y se evaluarían los diferentes argumentos a favor de esta modalidad de inversión.

La implementación de los Asocios Público-Privados implicaría que el sector público centraría sus esfuerzos de inversión, de manera directa, en otros aspectos de mayor impacto social como salud y educación, y se transferiría el riesgo financiero de inversión, el cual lo asumiría, de manera directa, el sector privado y no el público.

Además, bajo el supuesto que el sector privado toma decisiones comerciales correctas en los diferentes contratos de diseño, construcción, financiamiento, mantenimiento y operación de

infraestructura y servicios, se ganaría eficiencia técnica. Y, como punto final, el financiamiento y el riesgo financiero se traslada al sector privado, como parte de las regulaciones de la Ley Especial de Asocios Público-Privados aprobada hace un par de años y que, hasta la fecha, no se aplicado a un tan solo proyecto.

La reciente aprobación de la Ley Especial de Asocios Público-Privados, como instrumento de promoción e impulso en los niveles de inversión privada nacional e internacional, ha generado diversas expectativas en los sectores económicos y sociales sobre sus ventajas o desventajas. Dada esta situación, no debe ser el único instrumento para el fomento de inversiones en el país, en el entendido de que se debe aplicar a proyectos estratégicos que sean financiera y socialmente viables (Barillas, Olivares, Palacios y Rivera, octubre del 2007).

Eje 9: Energía

Los primeros proyectos de electrificación registrados en El Salvador se dieron en 1945 con la creación de la Comisión Ejecutiva Hidroeléctrica del Río Lempa (CEL) a través del Decreto Ejecutivo publicado en el Diario Oficial No. 139 en octubre de ese año. CEL gestionó la visita de personal experto en los ramos de hidráulica,

geología y electricidad, con el propósito de ubicar (de manera geográfica) donde deberían ser desarrollados los primeros proyectos hidroeléctricos.

A partir de entonces se han construido represas, centrales hidroeléctricas, unidades generadoras de energía geotérmica, entre otros proyectos. También se aprobó la Ley de Creación del Consejo Nacional de Energía (CNE), como la autoridad superior, rectora y normativa en materia de Política Energética y ente coordinador de los distintos sectores energéticos y se instauró el Consejo Nacional de Energía ([CNE], Zumma Ratings, 2016).

A pesar de ser muchos los proyectos que se han llevado a cabo, todavía hay compromisos pendientes en la agenda, los cuales se presentan a continuación:

Problemas

- Matriz energética ineficiente, falta de inversión en nuevas fuentes de generación de energía y falta de mantenimiento a las fuentes actuales.
- Cobertura deficiente del sector rural.

- Costo promedio de la electricidad más elevado de la región, así como pérdida de competitividad.
- Urgencia por nuevos proyectos de generación eléctrica que sea renovable y sustentable.

Propuestas

- Cobertura del 100 % del territorio nacional rural con energía eléctrica.
- Inversión en generación y explotación en nuevas fuentes de energía renovable, sustentable y accesible a la población, así como en la reinversión, mantenimiento y desarrollo de las fuentes actuales de generación de energía que componen la matriz eléctrica del país.
- Establecimiento de políticas enfocadas en proyectos de vivienda popular que incorporen en su construcción la generación de energía solar.
- Revisión y recomposición de la configuración de la matriz energética del país.
- Revisión de las tarifas de distribución y de los demás cargos/costos asociados con la facturación de energía eléctrica servida, tanto domiciliar como industrial.

- Fortalecimiento del sector para ser autosuficientes en la generación de energía eléctrica en lo referente al consumo interno del país y con el fin de tener la capacidad para exportar el producto excedente.

Sin duda, resulta factible en el quinquenio 2019-2024 incrementar la generación de energía eléctrica por medio de fuentes renovables, de la siguiente manera:

Propuestas

- Generación de energía eléctrica por medio de energía geotérmica en 70 MW, con la puesta en marcha de una nueva planta de 50 MW y el incremento en las plantas geotérmicas ya existentes en 10 MW cada una.
- Generación eléctrica por medio de energía solar-fotovoltaica en 100 MW.
- Generación de energía por medio de biodigestores de gas metano provenientes de desechos orgánicos, en 30 MW. De esta manera, se totalizarán 200 MW adicionales a los que ya se producen, lo cual representa un aproximado de un 20 %, en relación con la demanda actual.

La meta de todas estas propuestas: Iluminar todo el país, llevar luz adonde no la hay, y coadyuvar en la seguridad de toda la población (electrificar el 100 % de los 56,143 hogares tendría un costo total de USD 65.7 millones). Esto también ayudará a recuperar espacios públicos, a modernizar el país y, al mismo tiempo, a hacerlo más ecológico.

Asimismo, al utilizar luminarias LED, la huella de carbono se reduce en un 65 %. Pero la meta va más allá: se espera garantizar que el 100 % de la población salvadoreña tenga acceso a energía sostenible. Por tanto, el objetivo debe estar enfocado en descarbonizar la energía, es decir, en no depender de los combustibles fósiles para su generación.

A pesar de tener un mercado regulado se debe tomar en cuenta que la única fuente que posee El Salvador para generar energía son los recursos naturales, y que el país no tiene yacimientos petroleros o minerales que garanticen una independencia energética. Por tanto, la generación geotérmica, hidroeléctrica o solar son formas eficientes de generar energía.

Sin duda, la iluminación es más que luz. Es seguridad, crecimiento económico, reducción de la pobreza, modernidad, tecnología, desarrollo, medio ambiente y dignidad para todos. Pero para lograr

este propósito, debe existir una planificación energética, de integración y gobernabilidad que incluya las siguientes áreas:

- Fortalecimiento de la integración energética regional y mejoramiento del acceso a los mercados de energía.
- Aseguramiento de la gobernabilidad de la energía por medio de mecanismos de acomodación de regulación y por medio de una política (hidrocarburos y electricidad).
- Mejoramiento del acceso de la población a la electricidad por medio de ampliar la red eléctrica a todo el país.
- Fomento de la movilidad eléctrica.
- Mejoramiento e implementación del Plan de fomento a energías renovables.
- Desarrollo de capacidades en planificación energética a través de programas de desarrollo ejecutivo.

3. **Conclusión: Mejor infraestructura es sinónimo de mejor calidad de vida para todos y todas**

La infraestructura pública, planificada y construida con calidad, con un enfoque claro y orientada al desarrollo humano de la población, son variables importantes para garantizar muchos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Lo anterior está vinculado a una frase popular que afirma que "el movimiento es vida". A tono con esta sabiduría del pueblo, el incremento y el mejoramiento a las vías de acceso, así como contar con infraestructura adecuada para vivir y para gestionar recursos vitales como el agua son condiciones vitales que pueden hacer la diferencia entre la resiliencia de la población a situaciones adversas y sus posibilidades de desarrollo, crecimiento y ascenso social, en contraposición con la imposibilidad para abrigar, siquiera, esperanzas de un cambio positivo en su futuro.