

Boletín Presupuestario

Volumen 6 Ejemplar 1

Enero - Marzo 2002

VISIÓN

Ser la promotora para que las instituciones del Sector Público No Financiero adquieran una cultura presupuestaria caracterizada por actitudes, valores y comportamientos racionales, transparentes, ordenados y disciplinados en la administración de los fondos públicos, orientados a la satisfacción de necesidades de la sociedad.

MISIÓN

Normar para las instituciones del Sector Público No Financiero dentro del marco del Sistema de Administración Financiera Integrado, el Proceso Presupuestario, para alcanzar los objetivos y metas establecidos en los planes de Gobierno, contando con un personal idóneo, que labore en un ambiente adecuado, de participación y trabajo en equipo para proporcionar un servicio de excelente calidad.

Boletín Presupuestario es una publicación del Ministerio de Hacienda a través de la Dirección General del Presupuesto.

Los conceptos vertidos en este boletín, son de exclusiva responsabilidad de quienes los suscriben y no representan el pensar ni sentir de la institución, excepto cuando el artículo sea de carácter oficial; es de hacer mención que el contenido del boletín puede reproducirse y citarse sin autorización, siempre y cuando se identifique la fuente.

SÍNTESIS DEL CONTENIDO

El FOVIAL como Instrumento de Desarrollo en El Salvador

El estudio presenta un análisis y visión general, de la organización y funcionamiento del nuevo modelo institucional del FOVIAL a nivel internacional, con énfasis en los elementos que caracterizan el funcionamiento actual del Fondo de Conservación Vial en El Salvador, destacando el rol como instrumento de desarrollo en la formulación de la política pública.

Consideraciones Generales sobre el Ahorro Corriente

El trabajo ofrece un marco general sobre el ahorro corriente, conceptualización, utilidad y metodología de cálculo, entre otros. Asimismo, se trata de analizar sus efectos sobre las diferentes variables económicas.

Anexos Estadísticos

Legislación Económica – Fiscal y Otras Leyes Aprobadas durante Enero – Marzo de 2002.

Resumen estadístico de la legislación económica y fiscal aprobada durante Enero–Marzo del año 2002, la cual tiene incidencia en el quehacer presupuestario.

Director General del Presupuesto
Licenciado José Armando Rivas Melara

Subdirector General del Presupuesto
Licenciado Carlos Gustavo Salazar



Cuerpo de Redacción
Mario Antonio Huezco Vilchez
Jorge Rodas
Abelino de Jesús López Piliá



Consúltenos en Internet en la dirección electrónica: www.mh.gob.sv

El FOVIAL como instrumento de Desarrollo en El Salvador

Jorge Rodas¹

Presentación

Los estudios sobre el tema de organización y funcionamiento del Estado, con fines de analizar las características de las administraciones públicas, en cuanto a las formas ó mecanismos de financiamiento de proyectos institucionales, de construcción y conservación de las redes viales, así como la participación de los usuarios y de los agentes económicos privados en éstos, y los beneficios de un sistema que garantice la optimización de los recursos de carreteras, han ocupado recientemente la atención para someterlos a análisis técnicos y de viabilidad política, por parte de los gobiernos del mundo entero que aspiran eficiencia en su funcionamiento.

El objetivo de este trabajo, es exponer desde una perspectiva analítica, los elementos que caracterizan el funcionamiento actual del fondo de conservación vial salvadoreño, como una materialización de conceptos nuevos en el marco de la modernización del Estado, y su rol importante como instrumento de desarrollo en la formulación de la política pública.

1. Evolución y situación actual de la conservación vial

El origen de la construcción y conservación de las redes viales en las sociedades modernas, se registra desde la creación misma de los estados-nacionales², incorporándose como una de las finalidades de la administración pública, manejado desde el gobierno central, y más recientemente introduciendo la descentralización hacia los gobiernos locales.

1.1. La construcción de las redes viales

La construcción de la red vial de un país, constituye una actividad estatal para dar respuesta a las necesidades de la sociedad, de contar con carreteras y caminos necesarios y en buen estado, para la conectividad terrestre entre ciudades y centros poblacionales, por los cuales se movilizan los bienes transables y personas, desde y hacia los mercados con destinos a nivel nacional como con el exterior.

Desde el punto de vista del ciclo de proyectos, la construcción de las carreteras y de los caminos vecinales, acompañados de infraestructura de apoyo a las carreteras y caminos, tales como puentes, túneles, anillos periféricos, derivadores de caminos, desagües de aguas lluvias, bóvedas, infraestructura de contención, muros, entre las principales, constituye una inversión pública que después de terminada la obra física, es necesario darle mantenimiento para protegerla del deterioro natural por su uso, en el marco de la vida útil de las mismas.

Es conocido por la población, que las condiciones físicas en las que se encuentran las carreteras y caminos vecinales en Latinoamérica y el Caribe, es deficiente debido a que lo normal hasta ahora, ha sido observar primero el deterioro de las mismas, para luego reconstruirlas, en vez de mantener un sistema eficiente de conservación vial.

Las políticas viales, influidas por la percepción generalizada de que el mantenimiento tiene escasa prioridad, habitualmente se han traducido en la opción de privilegiar el financiamiento de mejoras de la red vial en desmedro de su conservación.

Los gobiernos de los países de América Latina y el Caribe, han invertido un alto porcentaje de los recursos estatales en la construcción acelerada de extensas redes viales, sin la rigurosidad de planificar las ciudades desde antes de la década de 1950 hasta los años setenta. Un resultado de ello es la red de caminos de la región, que tiene una longitud aproximada a los 2,200,000 kilómetros, sin contar las vías urbanas. Si hubiera que construirla hoy a partir de cero, se estima que habría que invertir unos 200 mil millones de dólares.

Para tener una idea de lo que significa este valor, se estima que la inversión en caminos sobrepasa generalmente en cada país el valor de toda la infraestructura instalada en el sector de la energía eléctrica, y también el costo de casi cualquier otra inversión pública, razón por la cual, para el caso de El Salvador el Banco Interamericano para el Desarrollo (BID) incluye el apoyo financiero al Programa de Consolidación de la Reforma MOP-Fondo Vial en su *Estrategia 2002-2003*, en el área de Modernización del Estado y Gobernabilidad³.

Las carreteras y caminos vecinales de la región han experimentado un proceso de destrucción, como una de las últimas etapas de un ciclo compuesto por las fases siguientes: a) la construcción, b) la ausencia de

¹ Economista de la División de Integración y Análisis Global. Dirección General del Presupuesto.

² La creación de los estados-nacionales en América Latina, es la culminación de los procesos políticos de independencia de los países, y en el caso salvadoreño se registra jurídicamente en la primera constitución de la república en 1821, organizando una administración pública para atender las demandas de los bienes y servicios públicos, en las que se encuentran las carreteras y caminos vecinales.

³ Contenido en el documento preparado para el BID por Juana Salazar, Coordinadora para El Salvador en el Departamento Regional de Cooperación II: *El Salvador, Documento de País, Versión Final, Octubre de 2001*, BID.

adecuadas obras de conservación, especialmente en el pavimento y en el sistema de drenaje, c) el deterioro acelerado por el uso llegando hasta su destrucción, y, d) la reconstrucción. Se estima que con una apropiada conservación vial, estas últimas dos etapas podrían haberse eliminado.

Según estudios del Banco Mundial ⁴ el déficit de conservación ha traído como consecuencia la necesidad presente de reconstruir o rehabilitar el 45% de la red vial de la región. Aunque esta labor se efectuara a lo largo de varios años, el costo total representaría un esfuerzo desproporcionado. Si los países hubieran aplicado una adecuada política de conservación en el momento oportuno, habrían gastado sólo entre la mitad y un tercio del valor que significa la restauración y no tendrían que preocuparse de la gigantesca labor que tienen por delante.

No es exagerado decir que actualmente se enfrenta un volumen casi inmanejable de obras de refuerzo, rehabilitación y reconstrucción; además, no existen organizaciones eficientes y flexibles que puedan afrontar esta tarea descomunal con éxito, ni se dispone tampoco de un financiamiento debidamente asegurado para poder solventarla.

En general, se estima que la situación anteriormente es la mitad del problema, en razón de que por cada dólar que los países deberían haber gastado en mantenimiento, cuando las vías se iban deteriorando, los usuarios de los caminos están obligados a gastar alrededor de tres dólares, en concepto del aumento de los costos de operación de vehículos a causa del mal estado de las carreteras y caminos vecinales.

Si se suman los costos innecesarios de operación y reconstrucción, el total significa anualmente para los países cuya red se encuentra en malas condiciones, entre 1.5% y 3% de su PIB, lo cual evidentemente se hubiera podido evitar, con un gasto en conservación no superior a la quinta parte de ese valor.

Indudablemente, la construcción de las redes viales fue una tarea necesaria. No obstante, sin perjuicio de que sea necesario seguir adaptando la red a las necesidades del desarrollo económico, la tarea prioritaria de hoy consiste en conservar para beneficio de los usuarios el sistema que tanto costó implantar. Se concluye, pues, que es urgente y necesario introducir un nuevo concepto de conservación, que a su vez se inserte en un sistema totalmente distinto del que ha regido en los países del continente.

⁴ Véase *The Costs and Options for Infrastructure Maintenance in Latin American Countries. The Transport Sector*. Ruan, G. and P. Gyamfi, División LATE. Banco Mundial, 1991. También se puede ampliar en *Selecting Appropriate Instruments for Charging Road Users*, Heggie, Ian G. Report INU, Banco Mundial, 1992.

1.2. La conservación de la red vial en la segunda generación

De acuerdo al más reciente estudio especializado sobre el tema de las carreteras, caminos y su conservación, desarrollado por el Dr. Gunter Zietlow de la Federación Internacional de Caminos, quien ha realizado una investigación aplicada en la región América Latina y el Caribe desde 1990 hasta el presente ⁵, se estima que el valor de las redes viales de la región sobrepasan los US\$350 mil millones, y se pierden US\$20 mil millones anualmente, distribuidos entre costos de operación de vehículos y pérdida de patrimonio vial, equivalente al 5.7% del valor vial en términos relativos.

En la gestión de la administración pública para atender la conservación de las redes viales, se conoce la segunda generación como aquella caracterizada por la participación de la empresa privada en las tareas de conservación, siendo su fuente de financiamiento la contribución directa por parte de los usuarios de las carreteras, fondos captados en las transacciones de compra-venta de los combustibles en las estaciones de gasolina y en las facturaciones de importación, según sea el caso.

2. El Nuevo Enfoque y la Política de Conservación Vial

Existen técnicas de ingeniería para la conservación vial, que permiten preservar en buenas condiciones a largo plazo las carreteras, pero ello sólo es posible si se ejecuta cuando la infraestructura de los caminos está recién construida, y cuando utilizan dosificaciones y materiales de alta calidad. Un ejemplo de oportuna política de conservación vial, es la aplicada a muchos caminos rurales de Europa, sobre todo en Bélgica y Francia, que fueron pavimentados en los años treinta o cuarenta. Estas vías han durado sesenta o más años, porque existe un sistema que permite un mantenimiento normal al haber recibido oportunamente los recarpeteos necesarios. En la región latinoamericana en cambio, los caminos duran 10, 15 ó hasta 20 años, para luego quedar destruidos, porque no se les da conservación apropiada.

Generalmente el comportamiento de la opinión pública de América Latina es de indiferencia, respecto a la administración y mantenimiento de las carreteras, mientras las vías presenten un aspecto de adecuada integridad, caso contrario, es casi seguro que se manifestarán en reclamos públicos por la ruina de las carreteras y caminos vecinales. Como caso particular, se ha observado que en el momento en que las vías se han destruido, se expresa una conciencia social para todos

⁵ *Los Fondos de Conservación Vial en América Latina y el Caribe*, Dr. Gunter Zietlow, Federación Internacional de Caminos (IRF), Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) y Economic Comisión for Latin America and the Caribbean. Agosto de 2001.

que es preciso reconstruirlas, y es hasta cuando que resulta relativamente sencillo conseguir los fondos para las obras, aunque los costos superen dos o tres veces la cantidad que hubiera demandado su conservación oportuna.

De acuerdo a la Federación Internacional de Caminos, son dos causas fundamentales por las cuales los problemas relacionados con el estado de la red vial han llegado a ser graves. Por un lado, existe un sistema inadecuado de financiamiento para la conservación, pues es imposible que un financiamiento estable y seguro se base en los fondos fiscales, manejados en un Fondo General de la Nación, que se analizan y discuten políticamente cada año. Por otro, la forma de organización de la gestión de la conservación es inadecuada, pues no es posible que una dependencia ministerial pueda manejar en forma eficiente la red vial de un país, debido al exceso de trabas burocráticas y a la falta de incentivos que prevalece en la administración pública, lo que está comprobado en mayor o menor grado en Centroamérica.

Es poco probable que el deterioro de los caminos de América Latina y el Caribe pueda ser frenado, mientras subsistan las dos causas fundamentales indicadas, y en tanto no se apruebe y entre en vigencia un nuevo modelo institucional y de financiamiento en que ellas queden superadas.

3. Reforma en las Finanzas Públicas: El nuevo modelo de financiamiento de la conservación vial con cargo a los usuarios

Las características generales de un sistema de conservación fiable, comprenden las acciones de asegurarse un financiamiento oportuno, suficiente y estable para la conservación vial. La única forma eficiente y exitosa de generar y mantener fondos suficientes para conservar la red vial de cualquier país del mundo, es mediante pagos que efectúen los usuarios específicamente a ese fin, a cambio de los cuales tendrían derecho a recibir un eficaz servicio de conservación vial. Es conveniente a los usuarios, pagar por este servicio, pues las carreteras y caminos vecinales deteriorados les significan un gasto mucho mayor, en concepto de costos de operación del transporte que se utilice. En otros términos, se dice que los usuarios deben pagar por la conservación vial, ó las vías les "cobrarán una tarifa" mucho mayor, pues aumentarán sus costos operacionales.

El Banco Mundial y la CEPAL, han realizado estudios técnicos para identificar diversas formas de cobrar por el uso de las carreteras, y en definitiva, todo indica que una tarifa o cargo dentro del precio de los combustibles es la mejor forma, ya que su costo de recaudación es en general inferior a 1% del monto recaudado, y además existe una relación proporcional entre la cantidad de

combustible que se emplea y el uso de las carreteras y caminos vecinales.

La conclusión que ha prevalecido como solución a la conservación vial, es la que sostiene que la manera adecuada de recaudar esa tarifa o cargo, es hacerlo al producirse las operaciones de compra-venta de los consumidores finales de combustibles refinados, acompañadas con las ventas de las refinerías a las empresas distribuidoras y al momento de efectuarse los trámites de importación. Se garantiza que con este sistema es difícil evadir el cobro. Sin perjuicio de los cargos en los combustibles, pueden emplearse mecanismos de cobro complementarios, incorporados, por ejemplo, en el permiso anual de circulación vehicular, que contribuyan a corregir algunas faltas de equidad derivadas del sólo cobro a través de los combustibles.

El peaje sólo es razonable cobrarlo en caminos con un tránsito superior a 1,500 vehículos al día, debido a que el sistema tiene un costo (instalaciones, personal, etc.) que va de 10% a 30% del monto recaudado, proporción que se sobrepasa si los tránsitos son menores. Los peajes podrían reservarse para cobrar por ciertos mejoramientos viales, algunos de los cuales podrían realizarse, por ejemplo, a través de las concesiones.

Los pagos de los usuarios ingresarían a un Fondo de Conservación Vial, cuyo destino debiera ser sólo la conservación de la red existente, como una forma de asegurar que ese dinero no se destine a otras finalidades.

4. Modernización del Estado: El nuevo modelo institucional para la conservación vial

No es suficiente asegurar el financiamiento, sino que también se requiere contar con una institucionalidad eficaz, lo que significa desde luego una importante reorganización de la administración pública.

En ese sentido, es conveniente aislar las decisiones en torno a la conservación vial, de la influencia de la política contingente. Además, la gestión de la conservación, función de carácter productivo, debería salir del ámbito de la administración pública, que no es apropiado para ese tipo de procesos, pues las trabas administrativas los inhiben. Asimismo, tampoco debe olvidarse de que en la administración pública suele haber personal mal pagado, exceso de funcionarios, o más de alguno a quien incluso no le importa que las cosas se hagan o resulten bien o mal.

Es por ello que se sostiene, que la responsabilidad de la gestión de la conservación vial, debe entregarse a empresas especializadas privadas, que tendrían que cumplir términos contractuales que garanticen los servicios a adquirir. Desde el punto de vista institucional, las empresas de gestión de conservación no actúan por su cuenta. Un organismo técnico debe tener la gestión

superior del sistema de conservación. Se propone que sea un Consejo Nacional de Conservación Vial, que como entidad autónoma, especializada y apolítica, tendría a su cargo el establecimiento de las normas y estándares adecuados para la conservación de las vías, y además controlaría el desempeño de las empresas y las sancionaría en casos de incumplimiento. El Consejo manejaría también el Fondo de Conservación, recaudando sus recursos y efectuando los pagos de las empresas de gestión.

Habría que considerar además la creación de consejos sectoriales para cada jurisdicción de vías públicas, como pueden ser las carreteras y las vías municipales, entre las principales. Asimismo, cada consejo sectorial podría actuar en forma regionalizada en aquellas jurisdicciones cuyo tamaño lo hiciera aconsejable.

Una última consideración es la participación de los usuarios, a quienes se les pide pagar por los servicios de conservación vial. Pleno derecho tienen entonces a exigir un eficiente y eficaz uso de los recursos generados y recibir completa información acerca de los logros y falencias del sistema. La modalidad propuesta es su participación con voz, o incluso con voto, en los diferentes consejos de conservación. Así podrán hacer valer sus derechos y representar cualquier deficiencia que se pudiera producir.

Mediante un riguroso sistema, debidamente financiado y controlado por el Consejo, con empresas de gestión, en vez de los organismos tradicionales, y contando con la participación vigilante de los usuarios, se puede asumir con éxito la conservación de las vías.

5. Experiencias internacionales de la conservación vial en la segunda generación

En la actualidad, se desarrolla el Proyecto *Reforma Financiera e Institucional de la Conservación Vial en América Latina y el Caribe*⁶, iniciado en 1990 con una extensión hasta septiembre de 2002, el cual fue desarrollado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), institución intergubernamental perteneciente a la Organización de las Naciones Unidas, con el beneficioso financiamiento del Gobierno de Alemania y la asistencia técnica de la Agencia Alemana de Cooperación Técnica (GTZ).

De acuerdo al Proyecto, los elementos más importantes del concepto de reforma son los siguientes:

- Promover la creación de fondos de conservación vial autónomos, controlados por los usuarios de vías y financiados mediante cargos o tarifas cobrados a dichos usuarios,
- Impulsar la reestructuración de las actuales administraciones viales, para convertirlas en agencias viales autónomas,
- Establecimiento de empresas de gestión de conservación vial, responsables de la gestión de redes viales mediante contratos específicos. Los pagos a las empresas se efectúan sobre la base del cumplimiento de estándares preestablecidos en las vías, y no en función de volúmenes de obras ejecutados.

Este nuevo concepto fue desarrollado para terminar con las cuantiosas pérdidas que sufren los países de América Latina y el Caribe, a causa del significativo descuido de la conservación de sus redes viales. Los sobre-costos operacionales de los vehículos y los costos de rehabilitación debidos al mal estado de las carreteras y caminos vecinales, representan gastos anuales innecesarios entre 1.5% y 3% del PIB de los países de la región.

Las pérdidas totales en América Latina y el Caribe se estiman en más de US\$10 billones anuales. Las investigaciones establecieron claramente que la raíz del problema reside en el actual esquema financiero e institucional de la conservación vial. Es por ello que sólo una profunda reforma estructural de los actuales sistemas podrá terminar con las pérdidas.

Por otra parte, todos los países de América Latina y el Caribe que pretendan reformar su actual sistema de gestión y conservación de su infraestructura vial, incluyendo las vías urbanas, pueden solicitar y recibir los beneficios del proyecto comentado. En la actualidad los países de Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Perú y Uruguay han recibido ya asistencia del proyecto.

La asistencia se otorga a pedido de gobiernos y organismos no gubernamentales (ONG's) de la región, incluyéndose en aquella todos los aspectos relacionados con la reforma financiera e institucional de la conservación vial a nivel nacional, regional ó local, de forma específica las áreas de asistencia comprenden las siguientes:

1. Definición de una estrategia de reforma y un programa de acción.
2. Preparación de modificaciones constitucionales y legales, si son necesarias.
3. Organización de fondos de conservación vial basados en cargos a los usuarios (no en impuestos).
4. Creación de organismos reguladores para salvaguardar el interés público en caminos, como por ejemplo, un Consejo de Conservación Vial.

⁶ Programa de Cooperación Técnica de la República Federal de Alemania para los Países de América Latina y el Caribe en el Campo de la Conservación Vial, bajo los auspicios de la Federación Internacional de Caminos (IRF), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ), 2002.

- Definición, planificación y preparación de proyectos piloto de gestión de conservación de redes viales, basados en el cumplimiento de estándares en las vías y no en la ejecución de obras específicas (conservación vial por estándares).

De acuerdo a información de la Federación Internacional de Caminos, dicho Proyecto ha desarrollado las siguientes actividades:

En **Brasil** el Proyecto ha hecho propuestas para la reforma financiera e institucional de la conservación vial para el Gobierno Federal, para los Estados de Santa Catarina, Río Grande do Sul, Maranhão, Ceará y Goiás y para los Municipios de Juiz de Fora - MG, Joinville - SC y Porto Alegre - RS. El proyecto asesora al Gobierno Federal, Cámara de Diputados y otras entidades del sector vial. El 20 de diciembre la Cámara de Diputados creó una ley que destina cargos a los diferentes combustibles para financiar la infraestructura vial. Esta ley tomó más de cuatro años para ser aprobada, debido a que se requería una mayoría calificada. Falta todavía la reglamentación de esta ley. Existen cuatro Fondos de Conservación Vial al nivel de los estados (Estado de Mato Grosso do Sul, Estado de Mato Grosso, Estado de Paraná, Estado de Goiás). En los estados de Ceará, Río Grande do Sul y Santa Catarina se iniciaron 17 contratos de la conservación vial por estándares por unos 2682 kilómetros. Se espera de tener otros 56 contratos en los estados de Goiás, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso y Río Grande do Sul y al nivel federal (Departamento Nacional de Carreteras - DNER). En el ámbito municipal, el proyecto ayudó al Municipio de Santo Antônio da Patrulha (Estado de Río Grande do Sul) a crear el primero Consejo/Fondo de Conservación Vial en Brasil, y están en estudios la creación de consejos/fondos de conservación vial y la implantación de proyectos piloto en los municipios de Cascavel - PR, Joinville - SC y Porto Alegre - RS.

En **Colombia** se preparó un proyecto de ley para crear un Fondo de Conservación Vial. Además, el Proyecto asesoró en la preparación de contratos piloto de conservación vial por estándares y en la introducción de una metodología de cálculo del valor del patrimonio vial nacional. Desafortunadamente, por el momento el gobierno no está persiguiendo la creación del Fondo de Mantenimiento Vial. En el municipio de Popayán el

proyecto está asistiendo en la implantación de la contratación del mantenimiento vial por estándares con una atención especial a la participación de mujeres y al medio ambiente.

En **Costa Rica** el Proyecto asistió, en cooperación con el proyecto GTZ/MOPT, en la revisión de un proyecto de ley para la creación de un Fondo de Conservación Vial y su divulgación. La Ley de la Creación del Consejo Nacional de Conservación Vial y su Financiamiento y el Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Nacional de Vialidad se publicaron respectivamente en enero y junio del año 1998. El día 2 de Julio de 2001 se dedicó por ley una parte de los impuestos a los combustibles para el financiamiento de la red vial cantonal.

En **Guatemala** se elaboró un proyecto de legislación para la creación de un Fondo de Conservación Vial. Se han realizado varios seminarios con representantes de los sectores público y privado, incluyendo el Gobierno, partidos políticos, cámaras de industria y comercio y asociaciones de transportistas. El 26 de noviembre de 1996 el Congreso aprobó una ley para destinar parte de los impuestos a los combustibles al Fondo de Conservación Vial. El Fondo es administrado por la Unidad Ejecutora de Conservación Vial (COVIAL), un organismo semi-autónomo, bajo la supervigilancia del Ministro de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas y un Consejo Asesor, que tiene algunas funciones ejecutivas. Adicionalmente, se han otorgado varios contratos de conservación vial por estándares.

En **Honduras** el Proyecto ha asistido al Gobierno en la activación del Fondo de Conservación Vial, cuya ley de creación había sido aprobada previamente por el Congreso en 1993. El reglamento respectivo se dictó a comienzos de 1996. Por razones políticas se postergo la implantación del Fondo de Conservación Vial hasta el comienzo de 1999. Actualmente se está implantando un esquema de contratación del mantenimiento vial por estándares financiado parcialmente por el Banco Mundial.

El gráfico No. 1 nos muestra los lugares de América Latina donde se realizan proyectos de conservación vial en la actualidad.

Gráfico No. 1.

Proyectos de Conservación Vial por la Federación Internacional de Caminos



En **Nicaragua**, con un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo, se elaboró un proyecto de legislación para la creación de un Fondo de Conservación Vial. El Proyecto asistió en el desarrollo de la legislación y en su divulgación. La ley fue aprobada en Junio de 2000.

En **Perú** se hizo una propuesta para la reforma financiera e institucional del sector vial. Durante un seminario de alto nivel, que contó con la participación del Banco Mundial y del Banco Interamericano, Perú formuló una política de reforma y un plan de acción de corto plazo. El objetivo es crear una organización vial autónoma y un Fondo de Conservación Vial. Adicionalmente, se ha iniciado un programa para desarrollar microempresas de conservación vial y se han otorgado varios contratos de conservación vial por estándares. Desafortunadamente y a pesar del gran esfuerzo desarrollado por la Comisión Parlamentaria de Infraestructura no ha sido posible crear por el momento un Fondo de Mantenimiento Vial.

En **Uruguay** se efectuó, en conjunto con la Asociación Uruguaya de Caminos, una reunión de alto nivel para presentar el concepto de la reforma a los principales

responsables de las políticas del sector vial. Se concluyó que por el momento no es factible una reforma mayor del sector vial. En cambio, se han implantado varios esquemas de conservación vial por estándares. Además, el proyecto asistió a la administración vial de la Municipalidad de Montevideo en la aplicación de un esquema semejante a vías urbanas. Este contrato de conservación por estándares de vías urbanas es el primer caso en América Latina. Recién se otorgó un estudio para definir cargos (tarifas) a los usuarios viales. El estudio se financia con un préstamo del Banco Mundial.

Con el fin de divulgar el concepto de reforma, el Proyecto ha participado en los seminarios **PROVIAL** efectuados en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Honduras, Nicaragua, Perú, Trinidad & Tobago, Uruguay y Venezuela, así como también en dos reuniones de la Conferencia de Ministros de Transporte de América del Sur y en la reunión de NASHTO 95/PROVIAL, celebrada en Puerto Rico. En todas estas ocasiones el concepto de reforma recibió una amplia acogida y en varios casos se declaró prioritaria la creación de fondos de conservación vial autónomos.

7. Creación y funcionamiento del Fondo de Conservación Vial en El Salvador

El Fondo de Conservación Vial en El Salvador está vigente a partir del 27 de diciembre de 2000⁷, y en la práctica inicia sus operaciones hasta el mes de noviembre de 2001⁸, dado que la fuente de financiamiento para la asignación presupuestaria inicial se concibe sea el Fondo General de la Nación, sin embargo, mediante una reforma a ley de creación⁹, se cambia la fuente de financiamiento hacia una contribución especial de US\$0.20 por cada galón de diesel, gasolina o sus mezclas con otros carburantes, que se compra en el país, exceptuándose a esta disposición la gasolina de aviación y el diesel subsidiado para el transporte público de pasajeros por medio de autobuses.

Desde un punto de vista institucional, la responsabilidad del FOVIAL se describe en el artículo 5 de la ley de creación de la misma, en la que se encuentra que “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 Mantenible¹⁰, para mantener una adecuada comunicación con los usuarios de las vías y dar cuenta pública de sus acciones al menos una vez al año”.

El financiamiento recibido por el FOVIAL durante el primer trimestre de 2002, alcanzó el monto de US\$18.2 millones, para atender los 5,263 kilómetros de vías pavimentadas y no pavimentadas, que recibirán un mantenimiento rutinario durante el presente año 2002.

De acuerdo a información proporcionada por la Gerencia de Comunicaciones del FOVIAL, los proyectos de mantenimiento periódico ejecutados durante los meses de diciembre 2001 a marzo de 2002, fueron 168.1 kilómetros, compuesto por los tramos de carretera siguientes:

CA: 1 – La Libertad	24.1 km.
La Flecha – La Herradura	19.0 km.
San Martín – Suchitoto	25.1 km.
La Ceiba – Santa Tecla	9.5 km.
CA: 4 – Chalatenango	28.0 km.

⁷ Decreto Legislativo No. 208, Tomo No. 237 del 18 de diciembre del año 2000.

⁸ A causa de los dos terremotos ocurridos en enero y febrero de 2001, el presupuesto del FOVIAL fue reasignado para cubrir los gastos de reconstrucción.

⁹ Reforma a la Ley del Fondo de Conservación Vial, mediante el Decreto Legislativo No. 597 aprobado el 31 de octubre de 2001.

¹⁰ De conformidad al artículo 3 de la ley de creación, compuesto por el conjunto de vías de la Red Vial Nacional Prioritaria, en buen y regular estado. La definición de 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.

Desvío Km. 18 – San Fco. Gotera	13.3 km.
Sonsonate–Nahuizalco–Apaneca–Ahuachapán	41.1 km.
Apopa – Nejapa	8.0 km.

Con el mantenimiento vial anterior, se generaron 1,023 empleos directos, beneficiando a una población de 1,436,566 personas debido al mejoramiento de transitabilidad de carreteras.

La fase de trabajo que continúa en mantenimiento vial, comprenderá un total de 172.6 kilómetros en el periodo de marzo a septiembre de 2002, compuesto por los tramos de carreteras siguientes:

CA:7 San Fco. Gotera – Perquín,	38.8 km.
CA:1 Villa El Triunfo-Stgo.de María- Usulután-CA:2,	32.6 km.
CA:2 Tramo La Libertad – Comalapa,	31.5 km.
Antigua CA:1 Km. 35 – Santa Ana,	32.0 km.
CA:12 Santa Ana – Los Naranjos – Sonzacate	37.7 km.

Síntesis de los Beneficios y Perspectivas del FOVIAL

Para finalizar, se considera importante presentar una *síntesis de los beneficios y perspectivas* de la puesta en marcha del nuevo modelo institucional del FOVIAL, los cuales se resumen en los elementos siguientes:

a. Modernización de la Administración Pública, mediante la creación de un nuevo modelo institucional que se encarga de la contratación de agentes privados, para la conservación vial bajo estándares técnicos de ingeniería modernos aplicados oportunamente.

b. Generación de actividad productiva y empleos directos e indirectos, cumpliendo la función de facilitador entre los usuarios y los contratistas, generando empleos al personal técnico de carreteras mediante los cuales obtienen ingresos para cubrir las necesidades de sus familias.

c. Beneficios económicos al usuario de las redes viales, en razón de evitar los costos elevados de operación de los vehículos de transporte, permitir la libre circulación de mercancías y personas, y

d. La conectividad e integración vial en el país, que consiste en la posibilidad de desplazamiento por carreteras y caminos vecinales en buen estado, con la finalidad de trasladar mercancías ó personas, maximizando el beneficio colectivo de las comunidades, comunicando poblaciones entre sí y con el exterior.

Consideraciones Generales sobre el Ahorro Corriente

Abelino de Jesús López Piliá¹

Introducción

El ahorro corriente es una de las variables que permite analizar la situación fiscal en un momento determinado y se convierte en un indicador de mucha utilidad para conocer la disponibilidad de recursos generados internamente que serán destinados a financiar inversión pública. En la medida en que el sector público genere suficiente ahorro corriente eso se traducirá en mayor formación de capital, por lo tanto sus efectos se verán reflejados en las diferentes variables económicas, por consiguiente en el crecimiento económico de un país.

El presente trabajo expone un marco general sobre el ahorro corriente, donde se define su conceptualización, utilidad, metodología de cálculo, etc., a partir de lo cual se trata de analizar algunas de las relaciones existentes entre dicho indicador y la economía, así como sus efectos macroeconómicos resultantes en atención a su comportamiento en un tiempo dado.

I. Concepto

El ahorro corriente puede considerarse como la diferencia positiva de los ingresos corrientes con respecto a los gastos corrientes, constituyéndose en un indicador de valiosa utilidad porque permite analizar la evolución de los ingresos y gastos en dicho concepto y la generación de recursos internos, que tiene sus efectos directos sobre el financiamiento de los niveles de inversión pública.

Para definir el ahorro corriente existen diversos conceptos, sin embargo, el generalmente aceptado en la mayoría de países, es el que se establece en el Manual de Estadísticas de las Finanzas Públicas², donde se define el ahorro propio del Gobierno o ahorro corriente “como el exceso del ingreso corriente frente a los gastos corrientes”, concepto que agrupa todos aquellos ingresos que se generan internamente y de carácter ordinario y aquellas erogaciones destinadas a gastos de consumo o gestión operativa.

Conceptualmente, los componentes del ahorro corriente se pueden definir así: los ingresos corrientes que se constituyen en todas aquellas rentas ordinarias que se estima recaudar por el pago de impuestos y contribuciones en concepto de ingresos no tributarios,

contribuciones a la seguridad social, venta de bienes y servicios, ingresos financieros y otros y transferencias corrientes. Los gastos corrientes por su parte, son las erogaciones destinadas a las operaciones de producción de bienes y servicios, incluye los gastos de consumo y gestión operativa, prestaciones a la seguridad social, gastos financieros y otros y las transferencias de recursos que no implican contraprestación de bienes y servicios³.

La forma esquemática del ahorro corriente que será utilizada en el presente análisis, la cual esta conforme a la definición antes apuntada, se puede representar así:

AHORRO CORRIENTE (A – B)

A. Ingresos Corrientes

1. Ingresos Tributarios
2. Ingresos No Tributarios y Otros

B. Gastos Corrientes

1. Remuneraciones
2. Bienes y Servicios
3. Gastos Financieros y Otros
4. Transferencias Corrientes

II. Utilidad

A pesar de que el ahorro corriente se constituye solamente en una parte integrante de las estadísticas de las finanzas públicas, es importante considerar su utilidad para el análisis, evaluación y monitoreo de las operaciones del sector público y su impacto en la economía de un país.

En el ámbito fiscal, permite evaluar la magnitud, composición y estructura de variables como los ingresos corrientes denominense tributarios, no tributarios, etc., así como de los gastos corrientes en concepto de remuneraciones, bienes y servicios, entre otros, lo que facilita el seguimiento oportuno de la ejecución fiscal para períodos determinados (mensual, trimestral, semestral y anual).

En el ámbito económico, es un indicador muy adecuado porque sirve de base para pronosticar o proyectar metas a nivel global, lo cual se realiza partiendo de las proyecciones sectoriales establecidas (Sector Público No Financiero, Gobierno Central, etc.), a partir de lo cual se podrá analizar y evaluar las repercusiones futuras de la

¹ Analista de la División de Integración y Análisis Global – Dirección General del Presupuesto.

² Fondo Monetario Internacional 1986, Pag. 120.

³ Manual de Clasificación para las Transacciones Financieras del Sector Público

tributación, el consumo e inversión pública en la economía.

Cuando se establece la relación del ahorro corriente con respecto al PIB $((Ac/PIB) * 100$; donde **Ac** se define como ahorro corriente (en la ecuación (1) expuesta más adelante así se puntualiza) y **PIB** es el Producto Interno Bruto), esto permite medir en un momento determinado en que proporción los niveles de ahorro corriente del sector público impactarán en el comportamiento de la inversión del sector público, en la privada y en la economía en general, a su vez que al convertirse en un indicador de carácter universal, facilita las comparaciones de un país con respecto a otro y conduce a evaluar la eficiencia de la política fiscal que un país este aplicando (análisis característico de los diferentes organismos financieros internacionales).

Desde el punto de vista de la política económica, se constituye en un elemento indispensable para el diseño de la política fiscal futura, así como base sustantiva para realizar los ajustes necesarios en un momento determinado a políticas en materia de ingresos y gastos público.

Es importante señalar, que el ahorro corriente es un indicador que es utilizado de forma periódica por organismos y entidades financieras nacionales e internacionales para diagnosticar y proyectar metas fiscales de un país, con ello, evaluar el grado de coordinación existente entre la política fiscal con el resto de la política económica, lo cual sirve como base sustantiva para brindar asistencia técnica y financiera a un país, tal y como lo hace normalmente el Fondo Monetario Internacional.

III. Método de Cálculo

El ahorro corriente puede calcularse de forma convencional, estableciendo la variación de forma general entre los ingresos y gastos corrientes, lo que permite de forma general valorar y determinar las incidencias en el ámbito fiscal y económico cuando se manipula cada uno de los componentes que conforman dichos niveles de agregación (ingresos y gastos corrientes); sin embargo, existen diferentes métodos para calcular dichas variables, principalmente para los ingresos corrientes, ya que en el caso de los gastos en dicho concepto su estimación se vuelve de carácter más complejo.

La expresión matemática del ahorro corriente, derivada del concepto antes apuntado se puede definir con la ecuación siguiente:

$$Ac = Yc - Gc \quad (1)$$

Donde: **Ac** = Ahorro Corriente
Yc = Ingresos Corrientes
Gc = Gastos Corrientes

El cálculo de los ingresos y gastos corrientes de forma desagregada, es una tarea muy delicada y depende muchas veces de las características de la información histórica que se tenga sobre las variables que estarán sujetas al proceso de cálculo.

El cálculo de los ingresos corrientes dependerá de los diferentes factores que puedan explicar su comportamiento pasado, presente y futuro. Un proceso lógico de estimación de los ingresos corrientes establece estudiar el ciclo económico, explorar el panorama económico externo, las perspectivas de corto plazo, su influencia en la actividad económica interna y conocer las reformas realizadas, entre otros.

El uso de los métodos de cálculo que se tienen para los ingresos corrientes, dependerá de las características de la variable a estimar (definase impuesto u otros), disponibilidad de información y del comportamiento del entorno económico que se tenga. Para el cálculo de dichos ingresos generalmente se utilizan las técnicas siguientes: a) Cálculo en base a sistemas de extrapolación, la cual se fundamenta en la información histórica, b) Método de evaluación directa, que consiste en pronosticar un tributo en función de variables económicas que determinan la base imponible del mismo y c) Aplicación de técnicas econométricas, que utiliza la relación existente entre variables fiscales y las variables económicas⁴.

En el caso de los gastos corrientes, pueden existir al igual que los ingresos corrientes diferentes métodos de cálculo, que produzcan resultados eficaces para aquellos gastos de carácter rígido, sin embargo, se pueden presentar limitaciones en aquellos casos donde la variable sujeta de estudio este condicionada a diversos factores que modifiquen sustancialmente su comportamiento en el tiempo y este se vuelva variable, tal es el caso de las remuneraciones, que su tendencia podría relacionarse a la aplicación de una política salarial restrictiva para un año y para otro se pueda estar dando un incremento salarial que la vuelva incrementalista.

En términos generales, las estimaciones de gastos corrientes normalmente parten del análisis y de los resultados obtenidos en la ejecución del año N-1, a partir de lo cual y conociendo las diferentes medidas fiscales a aplicar para un año proyectado N+1, se podrán establecer los posibles efectos sobre las estimaciones futuras, especialmente sobre las metas de ahorro corriente y déficit fiscal, así como sus repercusiones en el comportamiento económico.

⁴ Proceso de Estimación de Ingresos Tributarios y Métodos Aplicados”, Fredy Belarmino Serrano, Boletín Presupuestario Julio-Diciembre 2001, Ministerio de Hacienda-Dirección General del Presupuesto.

IV. Efectos Macroeconómicos del Ahorro Corriente

La influencia del ahorro corriente del sector público en la economía, puede analizarse por medio de las relaciones existentes entre el sector fiscal y el resto de la economía, de manera concreta a través de los componentes de la demanda agregada, a partir de lo cual se podrán deducir los efectos macroeconómicos de dicho indicador en la economía.

Para examinar los efectos macroeconómicos del ahorro corriente en el comportamiento económico, se requiere iniciar cualquier análisis asumiendo la identidad del producto interno bruto ($PIB = C + G + I + X - M$), a partir de lo cual y tomando como marco de referencia las cuentas nacionales, definimos lo siguiente:

$$PIB = C + G + I + X - M \quad (2)$$

Donde:

- C = Consumo Privado
- G = Consumo del Gobierno
- I = Inversión
- X = Exportaciones
- M = Importaciones

Despejando la Inversión:

$$I = PIB - C - G - X + M \quad (3)$$

Por otro lado, la Inversión está constituida por el Ahorro Interno (A_i) mas el Ahorro Externo (A_e), que resulta de ordenar la ecuación, así:

$$I = (PIB - C - G) + (M - X) \quad (4)$$

Donde:

$$A_i = PIB - C - G \quad (5)$$

$$A_e = M - X \quad (6)$$

Ahora bien, el Ahorro Interno está compuesto por el Ahorro Privado (A_p) y el Ahorro del Gobierno (A_g); entonces incorporamos los Ingresos Públicos (T) en A_i , y tenemos:

$$A_i = PIB - C - G + T - T \quad (7)$$

Ordenando:

$$A_i = (PIB - C - T) + (T - G) \quad (8)$$

Donde:

$$A_p = PIB - C - T \quad (9)$$

$$A_g = T - G \quad (10)$$

Tal y como puede observarse en las identidades anteriores, cualquier variación del ahorro corriente del sector público tendrá su impacto en los niveles de ahorro privado y externo y en la inversión, lo cual podrá

contrarrestarse si se genera más ahorro a través del incremento en los ingresos (producción) o reduciendo el consumo, en el caso del sector público vía incremento de los ingresos tributarios, no tributarios, etc. o limitando los niveles de gasto.

Del mismo modo podrá deducirse, que la inversión podrá financiarse con ahorro del sector privado, con ahorro del sector público y con ahorro externo.

Es importante señalar, que los efectos macroeconómicos del ahorro corriente del sector público se originan forzosamente del manejo que realizan las autoridades gubernamentales de variables como los ingresos y gastos corrientes, donde su modificación puede responder a la necesidad de darle cumplimiento a objetivos de política económica o para afrontar necesidades imprevistas derivadas de calamidades públicas, entre otros.

Generalmente cuando un gobierno aumenta sus ingresos vía impuestos, sus efectos serán de forma directa sobre el ahorro corriente, lo cual dependerá del destino que se haga de esta mayor disponibilidad de recursos; si estos son utilizados para financiar gastos corrientes, evidentemente, los niveles de ahorro corriente tenderán a preservarse o reducirse y sus repercusiones conducirían a limitar los niveles de inversión pública, incidiendo a su vez en el comportamiento de la inversión privada. Al analizar su efecto sobre la demanda agregada, es lógico que provocará un aumento en la demanda de bienes, la cual independientemente que sea o no satisfecha con producción interna incentivará las importaciones; por un lado, por la sustitución que se realiza de bienes importados por nacionales y por otro, porque existen países donde la estructura productiva interna depende en gran proporción de materia prima importada.

En caso de que el destino de los recursos se oriente al financiamiento de la inversión pública, esto se traduciría en mayor dinamismo a la inversión privada, incentivo a la producción interna y generación de empleo, por lo tanto estimularía una mayor actividad económica.

De forma adicional a lo anterior, un incremento de los impuestos genera una menor disponibilidad de ingresos a las personas, modificando su poder de compra y su capacidad de consumo, consecuentemente repercute en la demanda agregada. Asimismo, provoca un incremento a los precios internos, ya que ante mayores costos en la producción de bienes, el productor traslada dicho incremento a través de los precios de los bienes, lo que repercute en la demanda, como también en la competitividad de los bienes nacionales ante los importados a través de los precios.

Los efectos macroeconómicos que puedan derivarse cuando un gobierno decide aumentar sus gastos corrientes dependerán de la forma en que será financiado dicho incremento, si estos son cubiertos con incremento a los impuestos sus repercusiones se verán de forma directa sobre los niveles de inversión pública y

posteriormente sobre la demanda agregada, tal y como se ha expuesto anteriormente.

El incremento a los gastos corrientes manteniendo constantes los ingresos corrientes daría como resultado menor nivel de ahorro corriente, limitar la disponibilidad de recursos para atender inversión pública y un mayor déficit fiscal, por lo tanto, buscar fuentes alternativas de financiamiento que implicarían mayores compromisos de deuda en el futuro para el Estado. Si estas fuentes de financiamiento son internas, ello puede limitar las disponibilidades de crédito al sector privado, reduciendo con ello las posibilidades de inversión de dicho sector.

Por otro lado, se aumentaría la demanda de bienes, lo que se traduce en un incentivo a la producción interna, por lo tanto en una mayor actividad económica y en mayores ingresos al fisco en concepto de pago de impuestos – El comportamiento del Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios (IVA) depende directamente de la actividad económica.

Independientemente de que la demanda sea satisfecha o no con producción interna esto provocará un incentivo a las importaciones, por lo tanto en la balanza comercial (esto se sustenta en el hecho de que la estructura productiva interna depende en gran proporción de materia prima importada y de la sustitución que se hace de bienes importados por nacionales).

Es importante señalar, que cuando las autoridades gubernamentales tienen bien definidas las metas de ahorro corriente, se volverá necesario adoptar otras medidas para el manejo apropiado de ingresos y gastos corrientes, en todo caso se ajustarán a través de reformas tributarias, administrativas, políticas de austeridad, contención y reorientación del gasto, etc., para lo cual se tendrá que evaluar previamente sus repercusiones en la gestión pública.

V. Aplicación

Con fines ilustrativos a continuación se presenta un ejemplo sencillo y simplificado sobre el ahorro corriente, donde se aplican medidas concretas en la parte de los ingresos y gastos corrientes, a fin de conocer los efectos directos que estas tienen sobre el comportamiento de dicho indicador, sin profundizar en los efectos posteriores que dichas medidas podrán tener sobre la economía, los cuales el lector podrá deducir a partir de lo señalado en el Capítulo IV del presente trabajo.

Utilizando la ecuación 1, tenemos que el ahorro corriente se expresa así: $Ac = Yc - Gc$, a partir de lo cual podemos generar las ecuaciones siguientes:

$$\text{Ingresos Corrientes: } Yc = YT + YNT \quad (11)$$

$$\text{Gastos Corrientes: } Gc = Rm + Bs + Gf + Tr \quad (12)$$

Donde:

YT	=	Ingresos Tributarios
YNT	=	Ingresos No Tributarios y Otros
Rm	=	Remuneraciones
Bs	=	Bienes y Servicios
Gf	=	Gastos Financieros
Tr	=	Transferencias

Si definimos valores hipotéticos en millones de unidades monetarias a cada componente se tiene:

YT	=	1,500
YNT	=	90
Rm	=	700
Bs	=	150
Gf	=	200
Tr	=	250

Aplicando dichos valores a las ecuaciones 1,11,12 obtendríamos como resultado lo siguiente:

En los ingresos corrientes se tiene (Ecuación 11):

$$Yc = YT + YNT$$

$$Yc = 1,500 + 90$$

$$Yc = 1,590$$

Los gastos corrientes se calculan así (Ecuación 12):

$$Gc = Rm + BS + Gf + Tr$$

$$Gc = 700 + 150 + 200 + 250$$

$$Gc = 1,300$$

Como el ahorro corriente es igual a :

$Ac = Yc - Gc$; al aplicar los resultados parciales se tendría:

$$Ac = 1,590 - 1,300$$

$$Ac = 290$$

Al analizar los resultados, esto indica que existe un nivel de ahorro corriente de 290 millones de unidades monetarias, monto que permite financiar en esa proporción inversión pública con recursos generados internamente, situación que se modificaría ante un incremento de ingresos o gastos corrientes, lo cual se realiza en el cuadro No. 1, con la finalidad de conocer sus efectos de manera concretamente sobre el ámbito fiscal.

CUADRO No. 1			
AHORRO CORRIENTE - Millones de Unidades Monetarias			
CLASIFICACIÓN ECONÓMICA	ESCENARIOS		
	A	B	C
	Situación Original	Incremento a Ingresos Corrientes	Incremento a Gastos Corrientes
Ingresos Corrientes (Yc = YT + YNT)	1,590	1,690	1,590
Ingresos Tributarios (YT)	1,500	1,600	1,500
Ingresos No Tributarios y Otros (YNT)	90	90	90
Gastos Corrientes (Gc = R_m + B_s + G_f + T)	1,300	1,300	1,400
Remuneraciones (R _m)	700	700	800
Bienes y Servicios (B _s)	150	150	150
Gastos Financieros (G _f)	200	200	200
Transferencias (T r)	250	250	250
Ahorro Corriente (Ac= Yc - Gc)	290	390	190

Como podemos apreciar en el escenario “B” del cuadro anterior, ante un incremento de 100 millones de unidades monetarias en los ingresos corrientes vía impuestos y en el supuesto de mantener el nivel de los gastos corrientes, se incrementaría el ahorro corriente en esa proporción alcanzando el resultado de 390 millones de unidades monetarias, situación que significa disponer de un mayor nivel de recursos para financiar inversión pública.

En el caso de un incremento de 100 millones de unidades monetarias en los gastos corrientes – Escenario “C”, en el supuesto de que no se incrementan los ingresos corrientes, el resultado es que se reduce el ahorro

corriente, alcanzando un resultado de 190 millones de unidades monetarias, lo que indica que se tendrá una menor disponibilidad de recursos para financiar inversión, por lo tanto se tendrán que buscar alternativas de financiamiento para dar cobertura a ese nivel de inversión.

Los posibles efectos macroeconómicos derivados de los escenarios “A” y “B”, deben analizarse a partir de las relaciones existentes entre el sector fiscal y la economía, para lo cual se podrán sacar conclusiones según lo expuesto en el Capítulo IV.

ANEXOS ESTADÍSTICOS

Legislación Económica – Fiscal y Otras Leyes Aprobadas Durante Enero - Marzo de 2002

División de Integración y Análisis Global

DISPOSICIÓN OFICIAL DECRETO/ACUERDO	No. No.	No. DIARIO	No. TOMO	FECHA	CONTENIDO
E N E R O					
Acuerdo Ejecutivo	943, 944	1	354	03/01/02	Se establecen Programas de Desgravación Arancelaria de El Salvador correspondiente al año 2002. (Estados Unidos Mexicanos y República Dominicana).
Acuerdo Ejecutivo	2,3	1	353	03/01/02	Se nombran a los Señores Francisco Rodolfo Beltrán Galindo y Gabriel Carranza Álvarez, como Ministro y Viceministro del Ramo de Gobernación.
Decreto Municipal	21	2	354	04/01/02	Reformas al Presupuesto Municipal de Santa Ana.
Decreto Municipal	16	5	354	09/01/02	Presupuesto para el Ejercicio 2002, de la Ciudad de San Miguel.
Acuerdo Ejecutivo	389	6	354	10/01/02	Se transfieren recursos financieros al Fondo de Inversión Social para el Desarrollo Local de El Salvador por un monto de US\$57,142.86.
Acuerdo Ejecutivo	1113	6	354	10/01/02	Precios por la venta de pollas y gallinas del Programa de Reproducción Animal del Ministerio de Agricultura y Ganadería.
Decreto Legislativo	705	7	354	11/01/02	Regulaciones para hacer efectivos beneficios establecidos en el Decreto Legislativo No.678 de fecha 19 de diciembre de 2001, que contiene Reformas a la Ley del Servicio Civil.
Decreto Municipal	29	9	354	15/01/02	Se aprueba Presupuestos para el ejercicio 2002 de la Municipalidad de San Salvador.
Acuerdo Ejecutivo	117	10	354	16/01/02	Procuraduría General de la República, Reglamento Interno.
Decreto Legislativo	639, 640	10	354	16/01/02	Leyes de Impuestos Municipales de Concepción de Oriente y Conchagua, Departamento de la Unión.
Decreto Legislativo	641, 644	11	354	17/01/02	Reformas a las Leyes Municipales de El Paisnal Departamento de San Salvador y Concepción Quezaltepeque Departamento de Chalatenango.
Instituciones Autónomas	D - 3	11	354	17/01/02	Reglamento para el Descargo y Destino de Bienes Muebles e Inmuebles del Instituto Salvadoreño de Desarrollo Municipal.
Decreto Legislativo	642, 643, 645, 646, 647	11	354	17/01/02	Leyes de Impuestos Municipales de Nombre de Jesús (Chalatenango), Nueva Granada (Usulután), Chirilagua (San Miguel), Santa Rosa de Lima (La Unión) y Santa Rosa Guachipilín (Santa Ana).
Acuerdo Ejecutivo	177, 178	12	354	18/01/02	Manuales de Organización de las Oficinas de Comunicaciones y de Adquisiciones y Contrataciones Institucional del Ministerio de Agricultura y Ganadería.
Decreto Legislativo	652	13	354	21/01/02	Reformas a la Ley de Mercado de Valores.
Acuerdo Ejecutivo	179	13	354	21/01/02	Manual de Organización de la Oficina de Auditoría Interna del Ministerio de Agricultura y Ganadería.
Decreto Legislativo	692	13	354	21/01/02	Enmienda No.6 al Convenio de Financiación AID de Objetivos Estratégicos No.519-003 denominado "Alcanzar Mejoras Sostenibles en la Salud de Mujeres y Niños", Acuerdo Ejecutivo No.1180, del Ramo de Relaciones Exteriores, por un monto de US\$200,000.00.
Decreto Legislativo	693	13	354	21/01/02	Convenio Interamericano sobre el Permiso Internacional de Radioaficionado, Acuerdo Ejecutivo No.1181.
Decreto Legislativo	710	13	354	21/01/02	Convenio Internacional del Café de 2001, Acuerdo Ejecutivo No.1269, del Ramo de Relaciones Exteriores.
Resoluciones	S/N	14	354	22/01/02	Se modifica la Resolución de Fecha 31 de agosto de 2001, referente a la Suspensión Temporal en todas las costas del país la extracción de moluscos bivalvos por la presencia del fenómeno de la Marea Roja.
Decreto Legislativo	694	14	354	22/01/02	Convención Interamericana sobre Transparencia en las Adquisiciones de Armas Convencionales, Acuerdo Ejecutivo No.1182, del Ramo de Relaciones Exteriores.
Decreto Municipal	23	14	354	22/01/02	Reformas al Presupuesto Municipal de Santa Ana.
Decreto Legislativo	695	14	354	22/01/02	Adicionase un inciso al final del Art.8 de las Normas para la Importación de Vehículos Automotores y de Otros Medios de Transporte, reformas al Art. 13 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
Acuerdo Ejecutivo	181, 219, 220	14	354	22/01/02	Se aprueba Manual de Organización de Oficinas del Ministerio de Agricultura y Ganadería.
Acuerdo Ejecutivo	2	19	354	29/01/02	Adición a las Tarifas por los Servicios Portuarios del Puerto de Acajutla y sus Regulaciones.
Decreto Municipal	1, 2, 10	19	354	29/01/02	Reformas a los Presupuestos Municipales de Sonsonate, San Vicente y Ahuachapán.
Decreto Municipal	11	20	354	30/01/02	Presupuesto para el Ejercicio Municipal 2002 de la Municipalidad de Ahuachapán.
FEBRERO					
Decreto Ejecutivo	13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24	23	354	04/02/02	Reglamento de Operaciones de Transporte Aéreo Comercial - Aviones; sobre Mantenimiento y Reparación y Modificación de Aeronaves; sobre Procedimientos de Aceptación de Certificados de Productos Aeronáuticos; de Certificados de Operador Aéreo; Certificados Operativos y Autorizaciones de Operaciones; sobre Directivas de Aeronavegabilidad; para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación; para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea; Sobre Matrícula e Identificación de Aeronaves; de Licencias de Personal Técnico Aeronáutico; y de Escuelas de Instrucción Aeronáutica.

DISPOSICIÓN OFICIAL DECRETO/ACUERDO	No.	No. DIARIO	No. TOMO	FECHA	CONTENIDO
Decreto Legislativo	677	24	354	05/02/02	Se autoriza al Órgano Ejecutivo en el Ramo de la Defensa Nacional, para que done a la Alcaldía Municipal de San Salvador, una porción de terreno ubicado en calle principal de la Colonia Guadacanal y de la Calle Antigua a Soyapango.
Instituciones Autónomas	1	25	354	06/02/02	Reformas al Reglamento Orgánico Funcional de la Corte de Cuentas de la República.
Decreto Ejecutivo	28	25	354	06/02/02	Créase el Viceministerio de Seguridad Ciudadana, adscrito al Ministerio de Gobernación.
Acuerdo Ejecutivo	122	28	354	11/02/02	Se acepta la renuncia interpuesta por el Sr. Héctor González Urrutia, del cargo de Viceministro de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional.
Acuerdo Ejecutivo	123	28	354	11/02/02	Se acepta la renuncia interpuesta por el Sr. Roberto Benjamín Interiano Orellana, del Cargo de Viceministro de Agricultura y Ganadería.
Acuerdo Ejecutivo	150	28	354	11/02/02	Se nombra al Sr. Rene Eduardo Domínguez Calderón, como Viceministro de Seguridad Ciudadana.
Acuerdo Ejecutivo	30	28	354	11/02/02	Derógase el Decreto Ejecutivo No.23 de fecha 25 de febrero de 1998, por medio del cual se emitió el Reglamento General de Transporte Terrestre.
Acuerdo Ejecutivo	1213	30	354	13/02/02	Se designa al Banco Central de Reserva como la Institucion autorizada para que en nombre de nuestro Gobierno, realice transacciones bancarias y financieras para hacer efectiva donación del Gobierno del Japón hasta por una suma de 41,000,000.00 Yenes Japoneses para el Programa de Suministros de Equipos para la Producción de Programas a la Televisión Cultural Educativa de CONCULTURA.
Decreto Legislativo	718	32	354	15/02/02	Acuerdo de Cooperación entre las Repúblicas de El Salvador y de Nicaragua para el Combate al Terrorismo, la Narcoactividad y Actividades Conexas, Acuerdo Ejecutivo No.1233, del Ramo de Relaciones Exteriores.
Acuerdo Ejecutivo	148	32	354	15/02/02	Modifícase el Acuerdo Ejecutivo No.944 de fecha 12 de diciembre de 2001, por medio del cual se estableció el Programa de Desgravación Arancelaria de El Salvador correspondiente al año 2002.
Decreto Ejecutivo	33	32	354	15/02/02	Reformas al Decreto Ejecutivo No.72 de fecha 25 de junio de 1993, por medio del cual se creo el Viceministerio de Transporte.
Decreto Ejecutivo	35	32	354	15/02/02	Reglamento General de Transporte Terrestre.
Decreto Municipal	2	32	354	15/02/02	Reformas a la Ordenanza Reguladora de Tasas por Servicios Municipales de la Ciudad de Concepción Ataca, Departamento de Ahuachapán.
Decreto Municipal	4	32	354	15/02/02	Reforma a la Ordenanza Reguladora de Tasas por Servicios Municipales de Cuscatancingo.
Acuerdo Ejecutivo	125, 127	33	354	18/02/02	Se nombra a los Señores Roberto Benjamín Interiano Orellana y José Emilio Saudi Hasbún, Viceministro de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional y Viceministro de Agricultura y Ganadería.
Acuerdo Ejecutivo	136	33	354	18/02/02	Se nombra al Sr. José Enrique Sorto Campbell, Superintendente de Pensiones.
Decreto Municipal	3	33	354	18/02/02	Ordenanza del Catastro Tributario Municipal de Yucuaiquín, Departamento de La Unión.
Decreto Municipal	11	33	354	18/02/02	Reformas a la Ordenanza de Tasas por Servicios Municipales de Yucuaiquín Departamento de La Unión.
Acuerdo Ejecutivo	405	34	354	19/02/02	Se nombra por un nuevo periodo, Director Propietario en la Categoría de Pensionados del Consejo Directivo del Instituto de Previsión Social de la Fuerza Armada, al Coronel Cesar Yanes Urías.
Acuerdo Ejecutivo	406	34	354	19/02/02	Se nombra al Lic. Alvaro Ernesto Guatemala, como miembro Propietario de la Comisión Nacional de la Micro y Pequeña Empresa por parte de las Organizaciones no Gubernamentales.
Acuerdo Ejecutivo	131	34	354	19/02/02	Se distribuye la primera fase del contingente de desabastecimiento anual de arroz granza, Código del Sistema Arancelario Centroamericano (SAC) 1006.1090.
Acuerdo Ejecutivo	153	35	354	20/02/02	Se nombra a la Señorita Beatriz Peralta Avalos, como Directora Ejecutiva de la Comisión Nacional de Promoción de Inversiones.
Acuerdo Ejecutivo	155	35	354	20/02/02	Se nombra al Sr. José Luis Avalos Meléndez, como Vicepresidente del Banco de Fomento Agropecuario.
Decreto Ejecutivo	32	35	354	20/02/02	Derógase el Decreto Ejecutivo No.25, de fecha 2 de mayo de 1989, por medio del cual se emitió el Reglamento Interno del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social.
Decreto Municipal	1	35	354	20/02/02	Presupuesto Municipal para el Ejercicio 2002 de la Ciudad de Cojutepeque.
Acuerdo Ejecutivo	13	36	354	21/02/02	Se acepta la donación de una porción de terreno a favor del Ramo de la Defensa Nacional.
Decreto Municipal	1	36	354	21/02/02	Presupuesto Municipal para el Ejercicio 2002 de la Ciudad de Usulután.
Decreto Legislativo	743	37	354	22/02/02	Reformas a la Ley de Presupuesto General en la parte que corresponde al Ramo de Obras Públicas, por un monto de \$57,100,000.00 para financiar el mantenimiento rutinario y periódico, la señalización, así como las labores de mantenimiento de puentes y obras de paso que realizará el Fondo de Conservación Vial.
Decreto Municipal	1	37	354	22/02/02	Reforma a la Ordenanza de Tasas por Servicios Municipales de Juayúa, Departamento de Sonsonate.
Decreto Legislativo	717	38	354	25/02/02	Ley de Atención Integral para la Persona Adulta Mayor.
Acuerdo Ejecutivo	15-0093	38	354	25/02/02	Normas de Aplicación para la suscripción del Seguro de Vida Dotal con la Caja Mutual de los Empleados del Ministerio de Educación.
Decreto Municipal	2,7	38	354	25/02/02	Reformas a la Ordenanza de Tasas por Servicios Municipales de Anamorós (La Unión) y El Tránsito (San Miguel).
Acuerdo Legislativo	479	39	354	26/02/02	Se conforma una Comisión Especial Investigadora de la Agresión en Contra de la Asamblea Legislativa y la Violación de Derechos Humanos por parte de Policía Nacional Civil.
Decreto Municipal	1	39	354	26/02/02	Presupuesto Municipal para el Ejercicio 2002, de la Ciudad de Santa Ana.
Decreto Legislativo	722	40	354	27/02/02	Acuerdo de Cooperación en Materia de Turismo entre los Gobiernos de las Repúblicas de El Salvador y de Panamá, Acuerdo Ejecutivo No.121, del Ramo de Relaciones Exteriores, aprobándolo.
Decreto Legislativo	723	40	354	27/02/02	Memorando de entendimiento para la Creación de una Comisión Binacional El Salvador - Costa Rica, Acuerdo Ejecutivo No.127.
Decreto Legislativo	724	40	354	27/02/02	Acuerdo entre los Gobiernos de las Repúblicas de El Salvador y de Panamá, sobre el Ejercicio de Actividades Remuneradas por parte de Dependientes del Personal Diplomático, Consular, Administrativo y Técnico; Acuerdo Ejecutivo No.122, aprobándolo.

DISPOSICIÓN OFICIAL DECRETO/ACUERDO		No. DIARIO	No. TOMO	FECHA	CONTENIDO
Decreto Legislativo	725	40	354	27/02/02	Memorando de Entendimiento entre los Gobiernos de las Repúblicas de El Salvador y de Panamá, para la Creación de la Comisión Binacional Salvadoreña-Panameña; Acuerdo Ejecutivo No.126 Aprobándolo.
Decreto Legislativo	748	41	354	28/02/02	Reformas a la Ley de Presupuesto General. Convenio de Donación USAID No.519-008 por \$500,000.00 Financiamiento al Programa de Recuperación por el Terremoto "Una mejor vida para víctimas Seleccionadas por el Terremoto"; Préstamo No.1067/OC-ES del BID por \$2,261,402.00 "Infraestructura Económica y Social Básica", Préstamo No.1496 del BCIE por \$5,134,584.00 "Programa de Desarrollo Local" y Préstamo No.1352 BID por \$23,826,000.00 "Programa de Desarrollo Local II" aprobado el 21 de febrero de 2002, Diario Oficial No.41 Tomo No.354 de fecha 28 de febrero de 2002.
Decreto Legislativo	758	41	354	28/02/02	Reformas a la Ley de Presupuesto General. Préstamos No.839/OC-ES y 840/OC-ES con el BID por un monto de \$2,293,653.00 "Programa de Rehabilitación y Mejoramiento Vial, Etapa II", Préstamo No.1314/OC-ES suscrito con el BID, para el "Programa Multifase de Caminos Rurales Sostenible Fase I" por un monto de \$19,686,940.00 ; Préstamo No.1417 suscrito con el BCIE, recursos destinados para financiar el proyecto "Primera Etapa del Anillo Periférico de San Salvador" por un monto de \$32,380,020.00 aprobado el 27 de febrero de 2002, Diario Oficial No.41 Tomo No.354 de fecha 28 de febrero 2002.
Decreto Legislativo	757	41	354	28/02/02	Se autoriza al Órgano Ejecutivo en el Ramo de Hacienda, para que suscriba un Convenio de Préstamo con el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola (FIDA) por un monto de \$20,000,000.00 destinado a financiar el "Programa de Reconstrucción y Modernización Rural".
Acuerdo Ejecutivo	612, 966, 1078	41	354	28/02/02	(612) Se autoriza la suscripción de "Acuerdo Fronterizo de Salud en el Área del Trifinio", (966) "Acuerdo de Cooperación Técnica entre el Gobierno de la República de El Salvador y la Secretaria General de la Organización de los Estados Americanos para el Establecimiento de la Red de Observación del Nivel del Mar para América Central"; (1078) Addendum No.4 al Convenio de Financiación No. ALA 93/31 denominado "Rehabilitación del Hospital de Sonsonate" y sus respectivos plenos poderes.
Acuerdo Ejecutivo	1268	41	354	28/02/02	Se aprueba el Convenio Internacional del Café de 2001.
Decreto Municipal	17, 1	41	354	28/02/02	Reformas al Presupuesto Municipal de la Ciudad de San Miguel.
MARZO					
Acuerdo Ejecutivo	228	44	354	05/03/02	Manual de Organización de la Oficina General de Administración del Ministerio de Agricultura y Ganadería.
Decreto Legislativo	741	46	354	07/03/02	Derógase el Decreto Legislativo No.254 de fecha 14 de enero 2001, por medio del cual se declaró Estado de Calamidad Pública y Zona de Desastre en todo el Territorio Nacional.
Decreto Municipal	4, 5	46	354	07/03/02	Reformas al Presupuesto Municipal de la Ciudad de San Salvador.
Decreto Legislativo	749	47	354	08/03/02	Reformas a la Ley de Presupuesto General. Ramo de Agricultura y Ganadería por un monto de \$1,285,260.00 correspondiente al Convenio de Préstamo No.1327/OC-ES negociado con el BID destinado a Financiar el Proyecto de Reconversión Agroindustrial.
Decreto Legislativo	751	47	354	08/03/02	Derógase el Art.2 del Decreto Legislativo No.683 de fecha 19 de diciembre 2001, del Contrato de Préstamo No.1102/OC-ES destinado a financiar el "Programa de Reforma del Sector Hídrico y del Subsector Agua Potable y Saneamiento".
Decreto Legislativo	739, 740	48	354	11/03/02	Disposiciones Transitorias y Reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
Decreto Ejecutivo	34	49	354	12/03/02	Créase el Programa "Una Mejor Vida para Víctimas Seleccionadas por el Terremoto".
Decreto Ejecutivo	37	49	354	12/03/02	Derógase el Reglamento Normativo de Delegados de Transporte.
Instituciones Autónomas	20-E-2002	50	354	13/03/02	Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones, Normas de Calidad del Servicio de los Sistemas de Distribución.
Decreto Ejecutivo	39	52	354	15/03/02	Reformas al Reglamento de Inversiones para el Sistema de Ahorro para Pensiones.
Decreto Ejecutivo	40	52	354	15/03/02	Reglamento para el Manejo del Aporte Especial de Garantía para las Instituciones Administradoras de Fondos.
Decreto Legislativo	729, 730, 731	53	354	18/03/02	Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones entre la República de El Salvador y los Gobiernos de las Repúblicas de Corea, Belice y Costa Rica; Acuerdo Ejecutivo No.59, 133, 132.
Decreto Legislativo	729, 730, 731	53	354	18/03/02	Memorando de Entendimiento entre los Gobiernos de la República de El Salvador y de Belice para la Creación de la Comisión Binacional El Salvador-Beliceña; Acuerdo Ejecutivo No.155 en el Ramo de Relaciones Exteriores.
Decreto Legislativo	747	53	354	18/03/02	Carta Convenio de Cooperación Técnica no Reembolsable No.ATN/SF-7552-ES, para financiar la contratación de servicios de consultoría y la Adquisición de bienes necesarios para la realización de un Programa de Apoyo al Mantenimiento del Sistema Vial.
Decreto Ejecutivo	41	53	354	18/03/02	Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social. Reglamento Especial de Protección y Seguridad Radiológica.
Decreto Legislativo	760	54	354	19/03/02	Convenio Marco para combatir el Uso indebido, la Producción y el Tráfico de Drogas entre las Repúblicas de El Salvador y del Perú, Acuerdo Ejecutivo No.180 del Ramo de Relaciones Exteriores.
Decreto Legislativo	761	54	354	19/03/02	Acuerdo entre las Repúblicas de El Salvador y del Perú sobre el Libre Ejercicio de Actividades Remuneradas para Familiares Dependientes del Personal Diplomático, Consular, Administrativo y Técnico de las Misiones Diplomáticas y Consulares; Acuerdo Ejecutivo No.190 del Ramo de Relaciones Exteriores.
Decreto Legislativo	762	54	354	19/03/02	Convenio de Cooperación Pesquera entre las Repúblicas de El Salvador y del Perú, Acuerdo Ejecutivo No.181, del Ramo de Relaciones Exteriores.
Acuerdo Ejecutivo	324	54	354	19/03/02	Modificaciones al Manual de Clasificación para las Transacciones Financieras del Sector Público.
Decreto Legislativo	763	55	354	20/03/02	Enmienda No.6 al Convenio de Donación entre los Gobiernos de la República de El Salvador y el Gobierno de los Estados Unidos de América, AID No.519-0401 denominado "Apoyo a la Reforma del Sector Social", aprobado por Acuerdo Ejecutivo No.195 del Ramo de Relaciones Exteriores.
Decreto Legislativo	765	55	354	20/03/02	Protocolo al Convenio Centroamericano para la Protección de la Propiedad Industrial (Marcas, Nombres Comerciales y Expresiones o Señales de Propaganda), Aprobado Acuerdo Ejecutivo No.194 del Ramo de Relaciones Exteriores.
S/N	Proyecto Reglamento	56	354	21/03/02	Ministerio de Agricultura y Ganadería. Proyecto de Reglamento para que los interesados puedan formular observaciones.

DISPOSICIÓN OFICIAL		No. DIARIO	No. TOMO	FECHA	CONTENIDO
DECRETO/ACUERDO	No.				
Decreto Legislativo	742	57	354	22/03/02	Ley de Anotaciones Electrónicas de Valores en Cuenta.
Decreto Legislativo	752	57	354	22/03/02	Reformas a la Ley de Beneficio para la Protección de Lisiados y Discapacitados a Consecuencia del Conflicto Armado.
Decreto Legislativo	778	57	354	22/03/02	Reformas a la Ley de Presupuesto General. Órgano Legislativo Préstamo No.1203/OC-ES negociado con el BID destinado a financiar la ejecución del "Programa de Modernización y Fortalecimiento de la Asamblea Legislativa" por un monto de \$1,533,500.00
Decreto Legislativo	797	57	354	22/03/02	Disposición Transitoria a la Ley Especial Reguladora de la Emisión del Documento Único de Identidad.
S/N	Proyecto Reglamento	57	354	22/03/02	Ministerio de Agricultura y Ganadería. Proyecto de Reglamento para que los interesados puedan formular observaciones (4).
Instituciones Autónomas	7	57	354	22/03/02	Reformas a la Ordenanza de Actualización de Tasas por Arrendamiento de Puestos y Servicios de Estacionamiento en el Mercado Mayorista La Tiendona.

Fuente: Datos procesados con base al Diario Oficial publicado por el Ramo de Gobernación - Imprenta Nacional en el año 2002.



**15 calle poniente No. 300
Centro de Gobierno
San Salvador El Salvador
<http://www.mh.gob.sv>
e-mail:dgp@mh.gob.sv
Tel: 244-4000
Fax: 221-6961**

