

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

GUATEMALA

PROGRAMA DE DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

(GU-L1169)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Mauro Alem, Jefe de Equipo (INE/TSP); René Cortés, Jefe de Equipo Alterno (TSP/CGU); Daniel Torres (TSP/CNI); Paola Rodríguez (INE/TSP); Fredrik Lindblom y Luca Marini (VPS/ESG); Rodrigo Castro y Lilena Martínez (FMP/CGU); Juan Carlos Pérez-Segnini (LEG/SGO); Claudia Aguirre (CID/CGU); Hugo Us (SCL/GDI); Sisi Larrea (INE/INE); Omar Samayoa (CSD/CCS); y Benoit Lefevre (CSD/CCS).

De conformidad con la Política de Acceso a Información el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO.....	I
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, Problemática y Justificación	2
B. Objetivos, Componentes y Costo.....	9
C. Indicadores Claves de Resultados.....	13
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	14
A. Instrumentos de Financiamiento	14
B. Riesgos Ambientales y Sociales	15
C. Riesgos Fiduciarios	16
D. Otros Riesgos del Proyecto	17
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	17
A. Resumen de los Arreglos de Implementación.....	17
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	20

ANEXOS

- Anexo I Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) – Resumen
- Anexo II Matriz de Resultados
- Anexo III Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS

REQUERIDOS

1. [Plan de Ejecución Plurianual \(PEP\)](#) y [Plan Operativo Anual \(POA\)](#)
2. [Plan de Monitoreo y Evaluación](#)
3. [Informe de Gestión Ambiental y Social \(IGAS\)](#)
4. [Plan de Adquisiciones](#)

OPCIONALES

1. [Lineamientos del Esquema de Ejecución](#)
2. [Datos demográficos del área de intervención](#)
3. [Evaluación Económica ex ante](#)
4. [Género](#)
5. [Resumen Ejecutivo de los Estudios de Ingeniería RN-12 Sur](#)
6. [Resumen Ejecutivo de los Estudios de Ingeniería Paquip - río Motagua](#)
7. [Resumen Ejecutivo de los Estudios de Ingeniería Tecpán - Patzún](#)
8. [Plan Operativo Anual de la DGC \(2017\)](#)
9. [Informe de la Red Vial de Guatemala](#)
10. [Mapa de la Red Vial de Guatemala](#)
11. [Manual Operativo del Programa \(MOP\)](#)
12. [Alineamiento del Programa de Desarrollo de la Infraestructura Vial con el marco de Políticas Públicas Vigente](#)
13. [Cuadro de Proyectos Tentativos Propuestos por el OE](#)

ABREVIATURAS	
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
BSA	<i>Blue Spot Analysis</i>
CC	Cambio Climático
CE	Ciclo de Ejecución
CGC	Contraloría General de Cuentas
CIV	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
CONAP	Consejo Nacional de Áreas Protegidas
COVIAL	Unidad Ejecutora de Conservación Vial
CUT	Cuenta Única del Tesoro
DGC	Dirección General de Caminos
EA	Especialista en Adquisiciones
GD	Género y Diversidad
HDM-4	Highway Development and Management Model
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
GdG	Gobierno de Guatemala
OE	Organismo Ejecutor
LCE	Ley de Contrataciones del Estado
LPI	Licitación Pública Internacional
LPN	Licitación Pública Nacional
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MARN	Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales
MOP	Manual Operativo del Programa
MPI	Marco de Gestión de Pueblos Indígenas
MR	Marco de Reasentamiento
PA	Plan de Adquisiciones
PDV	Plan de Desarrollo Vial
PEP	Plan de Ejecución Plurianual
PBI	Producto Interno Bruto
RED	<i>Road Economic Decision Model</i>
RVN	Red Vial Nacional
SEGEPLAN	Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia
SIAF	Sistema Integrado de Administración Financiera
SICOIN	Sistema de Contabilidad Integrado
SNIP	Sistema Nacional de Inversión Pública
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
TPDA	Tránsito Promedio Diario Anual
UCP	Unidad Coordinadora del Programa
VANE	Valor Actual Neto Económico
VPP	Vida Promedio Ponderada

RESUMEN DEL PROYECTO
GUATEMALA
PROGRAMA DE DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL
(GU-L1169)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario: República de Guatemala			Facilidad de Financiamiento Flexible^(a)	
			Plazo de amortización:	24 años
Organismo Ejecutor (OE): Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), por intermedio de la Dirección General de Caminos (DGC)			Período de desembolso:	6 años
			Período de gracia:	6,5 años ^(b)
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
BID (Capital Ordinario):	150.000.000	100	Comisión de crédito:	(c)
Total:	150.000.000	100	Comisión de inspección y vigilancia:	(c)
			Vida Promedio Ponderada (VPP):	15,25 años
			Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
Objetivo del proyecto/descripción: El objetivo general del programa es contribuir con la mejora de la productividad mediante la provisión de infraestructura adecuada y de servicios de transporte seguros y confiables, permitiendo el acceso a mercados y servicios sociales básicos. Los objetivos específicos son contribuir a mejorar los niveles de servicio y la calidad de la red intervenida, a través de obras de mejoramiento y rehabilitación, que resultará en reducción de costos de operación vehicular y de tiempos promedio de recorrido, y el incremento del tráfico.				
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: (i) aprobación y puesta en vigencia del Manual Operativo del Programa (MOP) acordado con el Banco; (ii) haber constituido dentro de la DGC una Unidad Coordinadora para las actividades del Programa (UCP) con la identificación de la estructura mínima para el funcionamiento de la misma, según los perfiles acordados previamente con el Banco; y (iii) haber enviado la Solicitud de Propuestas a las firmas especializadas de asistencia técnica en gestión de proyectos que integran la lista corta, de acuerdo con los términos de referencia previamente acordados con el Banco (¶3.9). Ver las condiciones contractuales ambientales y sociales en el Anexo B del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) (EER#3).				
Condiciones contractuales especiales de ejecución: (i) el alcance y la ejecución del programa se rija por lo establecido en el respectivo Contrato de Préstamo, sus Anexos, el MOP y las modificaciones que acuerden las Partes, así como la legislación nacional aplicable; (ii) tener contratada por parte del CIV la firma especializada de asistencia técnica en gestión de proyectos dentro de los primeros 90 días contados a partir de la fecha en que el Banco de por cumplidas las condiciones previas al primer desembolso del Contrato de Préstamo; (iii) la ejecución presupuestaria del programa se realizará mediante una adecuada planificación en la DGC con el apoyo de una firma especializada de asistencia técnica en gestión de proyectos y la asignación de un código presupuestario específico para identificación del préstamo; y (iv) la UCP esté conformada por un equipo técnico profesional con dedicación exclusiva, cuyos costos podrán ser financiados con recursos del programa (¶3.10). Ver condiciones contractuales fiduciarias en el Anexo III y ambientales y sociales en el IGAS (EER#3).				
Excepciones a las políticas del Banco: ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos^(d):	SI <input checked="" type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input type="checkbox"/>	
Temas Transversales^(e):	GD <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input type="checkbox"/>	

^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FN-655-1) el prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda y de tasa de interés. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

^(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el periodo de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

^(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(d) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

^(e) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1 **Contexto general.** En los últimos años, gracias al manejo macroeconómico prudente, Guatemala ha tenido uno de los mejores desempeños económicos de América Latina, con una tasa de crecimiento que alcanzó el 3,2% en 2017, y se prevé de 3,0% en 2018. Sin embargo, se ubica entre los países de la región con mayores niveles de desigualdad y alto niveles de pobreza, particularmente en comunidades del interior del país, zonas rurales (76,1%) y poblaciones indígenas (79,2%). El crecimiento ha sido insuficiente para lograr mejoras en el Producto Interno Bruto (PBI) per cápita, que en 2017 fue de US\$4.470.
- 1.2 **Relevancia del sector transporte en la productividad del país.** Guatemala se caracteriza por una topografía montañosa en su eje central con retos de conectividad entre sus principales ciudades y zonas productivas. Adicionalmente, la dispersión geográfica de su población, condicionan el desarrollo de infraestructura de comunicación y encarecen los costos de transporte¹ y logísticos del país, afectando la competitividad de las empresas. Según el Reporte de Competitividad Global, Guatemala ocupa el puesto 81 de 138² países en cuanto a la calidad y disponibilidad de infraestructura para el comercio internacional, y el puesto 92 en carreteras. En cuanto a logística, ocupa la posición 111 de 160 países³ en el Índice de Desempeño Logístico.
- 1.3 El transporte por carretera tiene un papel determinante en la productividad y el comercio de Guatemala, donde anualmente circulan 3,5 millones de vehículos⁴ y se movilizan más de 24 millones de toneladas⁵, sobre la red primaria de la Red Vial Nacional (RVN) que se ilustra en la Figura 1. Si bien la red principal de carreteras centroamericanas⁶ se encuentra en buenas condiciones, un tercio de las rutas nacionales y más de la mitad de las rutas departamentales (¶1.7), que conectan áreas productivas a la red principal y facilitan el acceso de la población rural a servicios sociales básicos, se encuentran sin pavimentar. En la muestra de proyectos analizados, localizados en zonas subtropicales de alta pluviosidad y productividad agrícola, se observó una reducción en la velocidad promedio de circulación a entre los 15 km/h y 25 km/h debido al deterioro en la superficie de rodamiento generado por la erosión y el empozamiento de las aguas, que

¹ El costo estimado para transportar un contenedor de 40 pies es de US\$1,50/km, por encima de: El Salvador US\$1,34; Honduras US\$1,24; México US\$1,42 y Nicaragua US\$1,21.

² *The Global Competitiveness Report 2016-2017*.

³ *Logistic Performance Index 2016*, (Banco Mundial [BM]).

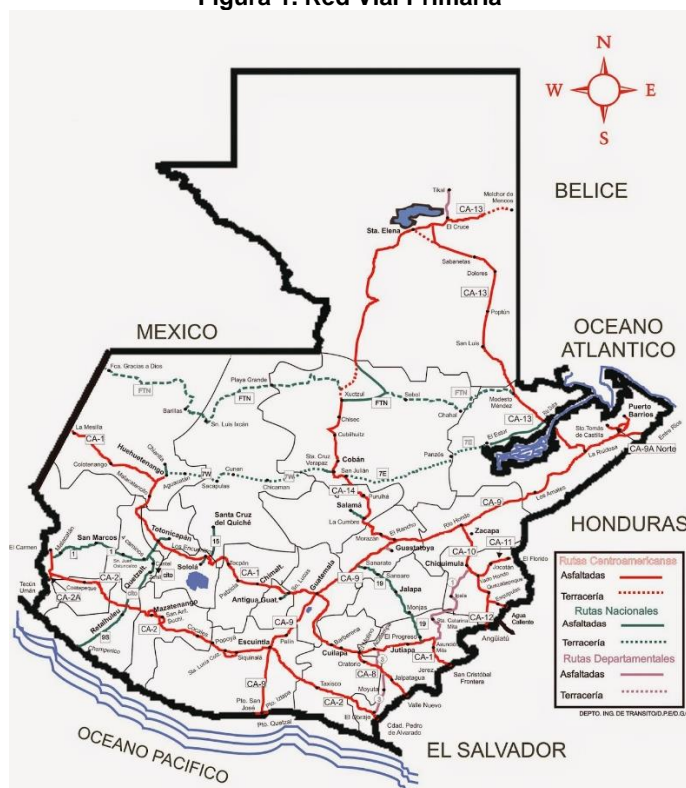
⁴ Superintendencia de Administración Tributaria.

⁵ Observatorio Regional de Transporte y Logística del BID, 2013. En 2016 se movilizaron 6,3 millones de toneladas a través de sus pasos fronterizos.

⁶ En adición a las rutas centroamericanas que son los ejes viales troncales – CA-1 y CA-2, que conectan la frontera con México al occidente con los principales puertos del nororiente y sur (CA-9) y con la frontera a El Salvador (CA-8 y CA-12), Honduras (CA-10 y CA-11) y hacia el norte (CA-13 y CA-14), la red primaria se compone de nueve rutas nacionales y 11 rutas departamentales. En el centro de estos corredores viales troncales se encuentra el departamento de Guatemala, conformado por la ciudad de Guatemala, cabecera departamental y capital del país, y 16 municipios con una superficie de 2.216 km² y el 20% de la población total generando el 60% del PBI y con el 68% de las instalaciones de industrias y comercios del país.

incrementa significativamente los tiempos y costos de viaje por el uso de rutas alternativas en época lluviosa. La eficacia de la operación de la red vial adquiere relevancia en Guatemala para ampliar el acceso de la población, con una alta proporción de población indígena, a los servicios básicos, donde a pesar del acelerado proceso de urbanización aproximadamente la mitad de la población vive aún en zonas rurales⁷. Para citar un ejemplo⁸, en el tramo Paquip-río Motagua, la falta de pavimentación del camino rural restringe el acceso de productores locales a los mercados municipales y comunales de la zona, elevando a 33 minutos el tiempo para recorrer 12,7 km y un 60% el costo de operación vehicular del traslado de sus productos (maíz, frijol y frutas de clima templado). Adicionalmente, esta situación restringe la accesibilidad de los estudiantes a centros educativos en la ciudad de Chiché.

Figura 1. Red Vial Primaria



Fuente: Dirección General de Caminos (DGC).

1.4 **Contexto de vulnerabilidad al Cambio Climático (CC).** El deterioro en la superficie de rodamiento adquiere especial relevancia en Guatemala, debido a su condición de alta vulnerabilidad al CC. Son varios los índices que evalúan al país como muy vulnerable. El índice de riesgo climático global de *German Watch* la ubica en la posición 11 de 183 países en el período 1997-2016, donde los primeros lugares en la clasificación son los más afectados. Este índice considera eventos como tormentas, inundaciones, temperaturas extremas, olas de calor y frío (Kreft y otros, 2017). El Índice del Monitor de Vulnerabilidad Climática de DARA califica

⁷ Porcentajes de población rural: 67,3% (1981), 65% (1994) y 53,9% (2002).

⁸ En el tramo Tecpán-Patzún, hay una baja participación de las mujeres (21%) entre la población económicamente activa y predominantemente rural (73%).

a Guatemala en un nivel de vulnerabilidad “moderado” en 2010, y lo proyecta como “agudo” para 2030. El Índice Global de Adaptación de la Universidad de Notre Dame (ND-GAIN, 2016), mide la vulnerabilidad y preparación de los países ante el CC, clasificó al país con una vulnerabilidad muy alta y con una preparación muy baja (lugar 116 de 180 países) en 2014.

- 1.5 **Contexto de vulnerabilidad de género y diversidad (GD).** El 75% de la población rural⁹ con dificultades de acceso a la red vial principal corresponde a población indígena (¶1.3), cuya principal actividad económica es la agricultura. Para estas poblaciones, la infraestructura deficiente implica un acceso desigual a servicios sociales básicos y a mercados comunales, y también una alta inflación de los precios de alimentos básicos¹⁰. Existen además brechas de género¹¹ a nivel laboral, donde si bien la participación de las mujeres en el sector comercio y transporte de Guatemala es 46%, mayormente son empleos informales o de menor calidad. En el sector agrícola la presencia de mujeres fue de 17,5%¹² en 2007, se encuentra subestimado pues en la mayoría de los casos, el aporte de la mujer es considerado como parte del trabajo doméstico o de apoyo al hombre ([EEO#4](#)).

Tabla 1. Perfil sociodemográfico del área

Departamento	Población	Población Indígena (%)	Porcentaje de Mujeres	Porcentaje de Pobreza
Quiché	953.027	88,6	51,6	76,9
San Marcos	1.019.719	27,0	50,0	76,4
Chimaltenango	612.973	78,4	52,2	78,7

Fuentes: Planes de Desarrollo Municipal, Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN, 2010) e Indicadores y Estadísticas por Pueblos y Comunidades Lingüísticas de Guatemala (Comisión Presidencial contra la discriminación y el racismo, 2008).

- 1.6 **Caracterización de la RVN.** La densidad de la red vial de Guatemala (15,5 km/100 km²) se ubica por debajo del promedio de América Latina (22 km/100 km²) y, con relación al indicador de km pavimentados por cada 100.000 habitantes, presenta un bajo desempeño (48) respecto a otros países como México (118), Nicaragua (54), Panamá (171), y Costa Rica (227)¹³. La RVN se clasifica en tres niveles según su funcionalidad: (i) primaria: carreteras centroamericanas y vías que conectan a las capitales políticas de los departamentos y permiten la vinculación internacional; (ii) secundaria: interconecta cabeceras departamentales; (iii) terciaria: interconecta cabeceras municipales; y (iv) caminos rurales: alimentan vías terciarias.
- 1.7 Si bien la RVN está distribuida de forma adecuada, cubriendo de forma razonable el área del país, su capacidad y calidad son deficientes. Entre el año 1985 y 2013, la RVN creció un 80%, a una tasa promedio anual de 1,8%. Adicionalmente, hay

⁹ Cerca del 40% de la población se identifica como indígena según estadísticas oficiales. Esto incluye pueblos Maya, Garífuna y *Xinca*.

¹⁰ [Ver documento.](#)

¹¹ Guatemala cuenta con políticas nacionales de igualdad de género. El principal instrumento es la Política Nacional de Promoción y Desarrollo Integral de las Mujeres, donde consta la aplicación de los derechos económicos, sociales, políticos y culturales de las mujeres mayas, *xinkas*, garífunas y mestizas.

¹² Instituto Nacional de Estadística; Encuesta Nacional de Condiciones de Vida, 2006.

¹³ Datos estadísticos de la *International Road Federation* 2014.

una insuficiente asignación de recursos para el mantenimiento de la red¹⁴ así como la no adaptación de la infraestructura a los efectos de CC.

Tabla 2. Red Vial Nacional

Clasificación (km)	Tipo de Rodadura			Total (km)	%
	Asfalto	Concreto	Terracería		
Centroamericana	1.930,2	214,0	0,0	2.144,2	12,5
Nacional	1.858,9	44,0	1.008,8	2.911,7	16,9
Departamental	3.359,1	51,0	4.295,9	7.706,0	44,9
Camino rural	15,6	4,8	4.395,9	4.416,3	25,7
Total	7.163,8	313,8	9.700,6	17.178,2	100,0

Fuente: Inventario de la RVN, Departamento de Ingeniería de Tránsito, DGC, 2018.

- 1.8 Institucionalidad del sector vial.** El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV) se encarga de planificar y desarrollar sistemas de comunicaciones, infraestructura y transporte del país. La planificación, diseño, contratación y administración de los proyectos de construcción, mejoramiento y rehabilitación vial lo hace el CIV a través de la DGC. La DGC fortalecerá sus capacidades de gestión para superar las siguientes condiciones a través de la contratación de una firma especializada de asistencia técnica en gestión de proyectos: (i) desarrollo de planes estratégicos de mediano y largo plazo que orienten sobre objetivos y resultados medibles en las acciones de construcción, mejoramiento y rehabilitación de la red vial; (ii) mejora de los procesos de planificación, gestión, y evaluación de proyectos; (iii) mejora de información estadística de la demanda de tráfico de pasajeros y carga; y (iv) mejora de medidas de seguridad vial y de gestión de desastres por efectos del CC en la priorización de las inversiones.
- 1.9 Capacidad institucional de ejecución en el sector vial.** El deterioro de la RVN es en parte consecuencia de la menor disponibilidad de recursos humanos y de equipamiento para la supervisión de diseños y de obras por parte de la DGC, lo que resultó en plazos de ejecución y costos superiores a los previstos en los diseños originales. A ello se agrega: (i) el déficit de los fondos destinados a la conservación vial que provenían de una sobretasa a la gasolina y que actualmente constituyen una asignación presupuestaria a la Unidad Ejecutora de Conservación Vial (COVIAL)¹⁵; y (ii) la suspensión de contratos, paralizando obras con aportes fiscales y financiamiento comprometido.
- 1.10 Identificación del problema.** La RVN presenta bajos niveles de servicio en su operación (¶1.2, ¶1.3 y ¶1.7)¹⁶. Esta condición es un obstáculo para promover la productividad de las empresas y la economía en su conjunto (¶1.3). Debido al mal

¹⁴ La falta de mantenimiento periódico por parte de COVIAL ha llevado a las comunas a utilizar parte de sus ingresos para la conformación y compactación de estas vías.

¹⁵ Según informes de ejecución de COVIAL los avances físicos y financieros resultaron del 75% y 50% respectivamente en el 2016, y hacia 2017 se destacan los menores avances en el rubro "Control de Pesos y Dimensiones" (46% y 28% respectivamente). Para los proyectos del programa, se establecerá un convenio con COVIAL para asignar recursos de mantenimiento que aseguren la sostenibilidad de las inversiones.

¹⁶ Los niveles de servicio reflejan las condiciones de circulación de la vía como: velocidad, tiempo de viaje, seguridad, comodidad y costos de operación vehicular.

estado de las carreteras se incrementan los costos de operación vehicular (¶1.3), restringiendo la competitividad local por las limitaciones a los intercambios comerciales, y se elevan los tiempos de traslado (80% en promedio); retrasando el desarrollo de la producción y limitando el acceso a servicios sociales básicos de la población rural, caracterizada por una mayor proporción de mujeres y de comunidades indígenas.

- 1.11 **Causas del problema.** Una de las principales causas de la baja capacidad y calidad en la infraestructura vial ha sido la escasa inversión¹⁷ en términos de mejoramiento y rehabilitación. A esta restricción se debe sumar la caída en la inversión en mantenimiento y los impactos del CC sobre una infraestructura vulnerable a desastres naturales (¶1.4), la cual no presenta condiciones de resiliencia. De acuerdo con la Planificación Institucional de la DGC/CIV, se busca atender los problemas en materia de infraestructura vial, consistentes en “población con inadecuada y deficitaria infraestructura vial que le permita acceso y movilidad a mercados locales, regionales y suprarregionales” y “población rural con accesos limitados a centros urbanos y corredores principales”.
- 1.12 **Evidencia empírica de los beneficios en los que contribuye la mejora de vías.** La evidencia internacional indica que las inversiones para mejorar la calidad y conectividad de la infraestructura de transporte generan impactos positivos en materia económica y social, al reducir costos y tiempos de viaje, los costos de operación, y facilitar el acceso de productores a nuevos mercados. De hecho, estudios y programas desarrollados por el Banco han generado lecciones aprendidas y evidencia empírica que cabe destacar. Las inversiones en vías rurales en regiones de Chontales y río San Juan de Nicaragua¹⁸ permitieron incrementar significativamente la producción agropecuaria y pesquera entre 2006 y 2011. El mejoramiento de caminos en algunas zonas rurales¹⁹ de Nicaragua llevó al aumento en la utilización de centros de salud y educativos, gracias a la reducción de tiempo de viaje y el desarrollo de servicios de transporte²⁰. En el ámbito social, la mejora de caminos rurales en Perú incrementó la asistencia escolar de varones adolescentes (12 a 18 años) y de niñas menores (6 a 11 años) en aproximadamente un 7%²¹. En Guatemala, no se cuenta hasta el momento con evaluaciones que midan su impacto en el país. El programa busca recopilar una línea de base a partir de encuestas a usuarios desagregados por género y grupo étnico e información satelital para medir los beneficios del programa a través de reducciones del tiempo promedio de acceso de productores a mercados y de la población a servicios sociales básicos.
- 1.13 **Justificación de las intervenciones.** Para resolver los problemas identificados, el programa se justifica por su contribución a alcanzar mejoras de productividad en las zonas intervenidas y favorecer el bienestar de la población, con reducción

¹⁷ Según la DGC, la evolución del presupuesto del CIV asignado a dicha Dirección muestra niveles decrecientes de ejecución en obras del orden del 30% (US\$90 millones anuales menos) en relación con el año 2015.

¹⁸ PCR Préstamo 1796/SF-NI.

¹⁹ Nicaragua. Desafíos y Oportunidades para la Reducción de la Pobreza, BM, 2000.

²⁰ *General Study of the Impact of Rural Roads in Nicaragua, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)*, (COWI Consulting, 2008).

²¹ Concesionado el Camino Hacia el Desarrollo: Impactos Iniciales del Programa de Caminos Rurales (Martín Valdivia, 2009).

en tiempos de viaje y costos de operación vehicular, promoviendo un tránsito sostenible que contribuya a ampliar el acceso a mercados y servicios sociales de la población beneficiada (51,1% de mujeres y 61,2% de población indígena - Tabla 1). Adicionalmente, estas intervenciones servirán para reforzar la capacidad de la DGC a través de la incorporación de sistemas de gestión y de mejores estándares relacionados con: (i) infraestructura resiliente²² al CC; (ii) seguridad vial; y (iii) la generación de lineamientos y buenas prácticas orientadas a la planificación vial.

1.14 **Intervención propuesta por el programa.** Se propone proveer infraestructura adecuada, en forma específica a través del mejoramiento y rehabilitación de carreteras que conectan áreas productivas y cabeceras departamentales a la red principal, permitiendo un mayor tránsito de mercancías y personas, caracterizando la línea de base por género y grupo étnico. Adicionalmente, el programa buscará atender el déficit en ejecución de inversiones del CIV en infraestructura vial mediante la mejora en su capacidad técnica y operativa, promoviendo una adecuada planificación de diseños técnicos y socioambientales e incorporando aspectos de resiliencia al CC y de GD, con el fin de ejecutar estos proyectos en plazos y costos razonables. Adicionalmente, atender las necesidades críticas de preinversión con estándares de calidad, estimulando con ello que el resto de las inversiones viales sigan esta secuencia lógica de alcanzar diseños técnicos adecuados y mejores prácticas en la ejecución.

Figura 2. Ubicación de los proyectos incluidos en la muestra



Fuente: DGC.

1.15 **Aspectos de diversidad y género.** En los departamentos donde se ubica la muestra representativa de los caminos a intervenir (Quiché, San Marcos y Chimaltenango) se ubican los pueblos Kaqchikel, Q'anjobal, Akateco y Chuj²³ donde más de un 50,9% de la población corresponde a mujeres²⁴. Su

²² La infraestructura resiliente se diseña, construye y opera para que sea resistente a los desastres naturales y a los efectos adversos del CC (e.g., aumento de la precipitación).

²³ Los pueblos indígenas contribuyen a la economía nacional en la producción de bienes. Han sido y siguen siendo la principal fuente de trabajo agrícola del país (BM, 2004a).

²⁴ Las mujeres participan en toda la cadena productiva del café, desde la siembra hasta su comercialización.

actividad económica principal, se relaciona con cadenas productivas del sector agrícola²⁵, suele ser no remunerada²⁶, tan solo un 20% de las mujeres en este rubro recibe remuneración. Con recursos de cooperación técnica no reembolsable, se propone realizar, en forma paralela a esta operación, un levantamiento de información que identifique las brechas económicas y laborales de mujeres con el fin de proponer acciones que beneficien a la población indígena femenina rural ([EEO#4](#)). Se promoverá la participación de mujeres en perfiles técnicos y de planificación, en las tareas de supervisión (§1.9) de diseños técnicos y de obras finalizadas²⁷, así como en posiciones ejecutivas durante la ejecución de los proyectos²⁸.

1.16 Oportunidad de contribuir a la inversión vial. Después de casi diez años, esta operación se presenta como una oportunidad para el Banco en contribuir con su aporte al desarrollo de la infraestructura vial del país. Este compromiso, sin embargo, requirió de un exhaustivo análisis del contexto de ejecución del país y de una revisión de su marco normativo²⁹, sus arreglos institucionales y procesos a fin de asegurar su consistencia con los estándares del Banco, lo que ha llevado a definir una operación de pequeños proyectos independientes (§2.1) en el marco de un conjunto de disposiciones especiales (§3.10) como condiciones claves para asegurar el éxito en su ejecución como préstamo de inversión.

1.17 Experiencias previas del Banco y lecciones aprendidas. El Banco cuenta con amplia experiencia en la implementación de programas de desarrollo de infraestructura vial que han contribuido al fortalecimiento del sector a través de estrategias de recuperación de la inversión, apoyo en las capacidades de planificación y mayor eficiencia en la ejecución³⁰. El Banco tiene un largo historial de apoyo al sector en Guatemala, con operaciones que datan de 1971³¹, que se había interrumpido desde la última operación aprobada en 1999³². Las principales lecciones aprendidas en este tipo de proyectos que se han incorporado en el diseño de la presente operación incluyen: (i) la necesidad de contar con la supervisión de diseños de ingeniería a detalle asegurando su alta calidad técnica; (ii) incluir la remediación de pasivos socioambientales existentes en las vías como parte de las actividades de inversión; y (iii) fortalecer la capacidad técnica y operativa del ejecutor evaluando y supervisando proyectos viales, mejorando sus procesos del Ciclo de Ejecución (CE). El Banco ha aplicado dichas lecciones respectivamente por medio de: (i) revisión técnica a detalle de los estudios finales presentados al Banco por el CIV, en particular en relación con sus impactos

²⁵ Los cultivos de caña de azúcar y café (principales productos de exportación) cubren el 80% de la superficie cultivada del país. Análisis, Estrategia e Instrumentos para el Mejoramiento de la Logística de Cargas y Comercio en Mesoamérica.

²⁶ Las mujeres participan activamente en actividades agrícolas y pecuarias (producción, acopio y procesamiento de alimentos, y cuidado del ganado y aves de corral), y en actividades productivas (artesanía, agroindustria, mercadeo, y costura) (*Food and Agriculture Organization* [FAO], 2011).

²⁷ Esta iniciativa será promovida por el Colegio de Ingenieros y cualquier otra instancia de formación nacional.

²⁸ Adicional a la información del [EEO#4](#), existe un estudio del BM en microempresas de mantenimiento vial en Perú y Nicaragua donde mujeres rurales han incrementado sus ingresos mensuales, han adquirido nuevas destrezas, mejorando su posición al interior de sus comunidades y familias.

²⁹ Cabe resaltar la existencia en el Congreso de una propuesta de Ley para modernizar la institucionalidad en el sector público, creando una Superintendencia con autonomía para gestionar los activos viales del país.

³⁰ Para otras experiencias ver [EEO#1](#).

³¹ La DGC fue ejecutora en ocho operaciones que abarcaron programas de rehabilitación y caminos rurales.

³² Contrato 1224/OC-GU del 2001.

socioambientales; (ii) el financiamiento de estudios de preinversión; y (iii) el fortalecimiento de la capacidad operativa del ejecutor.

- 1.18 **Visión del CIV.** Las autoridades plantearon la necesidad de contar con el acompañamiento del Banco para: (i) promover la movilidad sostenible de comunidades y economías del interior del país mejorando las vías que las conectan a la red principal; y (ii) fortalecer la capacidad de ejecución técnica y operativa del CIV para recuperar sus niveles de inversión vial. Respondiendo a las prioridades del Gobierno de Guatemala (GdG), el programa enmarca acciones pendientes de ejecución del Plan de Desarrollo Vial (PDV) 2008-2017, mientras se avanza en el PDV 2018-2027 financiado por el Banco.
- 1.19 **Estrategia del Banco con el país.** La operación se alinea al tercer pilar de la Estrategia de País del Grupo BID con Guatemala (2017-2020) (GN-2899) al buscar ampliar y modernizar la infraestructura logística del país y reducir los altos costos del transporte y la logística causado por el deterioro de las condiciones de la RVN. El programa presta atención en mejorar la vida de poblaciones rurales indígenas, interviniendo carreteras que las conectan a la red principal.
- 1.20 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-6) mediante el indicador de kilómetros de caminos mejorados. El programa se alinea estratégicamente con el desafío de desarrollo de productividad e innovación, mediante la provisión de infraestructura y servicios adecuados, lo que resultará en la mejora en la accesibilidad, reduciendo costos y tiempos de transporte. Adicionalmente, el programa se alinea con el desarrollo de inclusión social e igualdad, mediante la provisión de infraestructura y servicios adecuados a áreas y comunidades aisladas caracterizadas con índices de pobreza superiores al 40%. El programa se alinea con el área transversal de igualdad de Género y Diversidad, y Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, contribuyendo a incorporar en la ejecución de inversiones viales aspectos de GD (¶1.5 y ¶1.15) y resiliencia al CC (¶1.4). Aproximadamente el 60,20% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación al CC, según el [reporte de MDB de estimación de financiamiento climático](#). Estos recursos contribuyen a la meta del Grupo BID de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con el CC a un 30% de todas las aprobaciones de operaciones a fin del 2020. El programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5) contribuyendo a proveer servicios de infraestructura de calidad y promover mejoras de eficiencia en la provisión del servicio. También es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7) contribuyendo con mejoras de capacidad y calidad de infraestructura y servicios conexos, y está alineada al área estratégica de Cambio Climático y de Género de la División de Transporte. La operación se encuentra incluida en la Actualización del Anexo III del Informe del Programa Operativo 2018 (GN-2915-2).

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.21 El objetivo general del programa es contribuir con la mejora de la productividad mediante la provisión de infraestructura adecuada y de servicios de transporte

seguros y confiables, permitiendo el acceso a mercados y servicios sociales básicos.

- 1.22 Los objetivos específicos son contribuir a mejorar los niveles de servicio y la calidad de la red intervenida, a través de obras de mejoramiento y rehabilitación, que resultará en reducción de costos de operación vehicular y de tiempos promedio de recorrido, y el incremento del tráfico. Para el logro de los objetivos, el programa se estructura de la siguiente manera:
- 1.23 **Componente I. Inversiones en la RVN (US\$145.000.000).** Con los recursos asignados a este componente, el OE contratará obras de mejoramiento y rehabilitación de la RVN en proyectos que cumplan con los criterios de elegibilidad del programa (¶2.3), asegurando estándares de calidad en el diseño de estructuras, entronques y pavimentos. De igual forma, el OE contratará la supervisión de diseños y obras para asegurar el cumplimiento de estándares de diseños que incorporen aspectos socioambientales, medidas de seguridad vial y la reducción de riesgos de desastres y adaptación al CC, así como los servicios de supervisión técnica en la entrega de obras terminadas.
- 1.24 Las obras viales en los proyectos de la muestra identificados consisten en el mejoramiento de la superficie de rodamiento actual de material granular a una superficie pavimentada, para soportar las cargas acumuladas debidas al Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) proyectado. Adicionalmente, se podrán incluir ajustes al alineamiento vertical y horizontal existente, drenaje mayor y menor, medidas de reducción de vulnerabilidad y adaptación al CC, dispositivos de seguridad vial, y medidas de protección ambiental ([EER#3](#)). El componente también financiará los diseños, supervisión y ejecución de las obras. Se desarrollarán talleres de educación en seguridad vial como actividades de los contratistas durante la etapa de construcción. Dentro de este componente también se financiarán las obras de mitigación ambiental y social, y en caso de existir, la implementación de planes de compensación por afectaciones en el derecho de vía.
- 1.25 En este primer componente el CIV ha presentado tres proyectos³³ para los cuales se cuenta con los diseños técnicos a nivel de ingeniería de detalle ([EEO#5](#), [EEO#6](#) y [EEO#7](#)), que forman parte de la muestra a ser presentada al Directorio: (i) mejoramiento carretera RN-12 Sur San Marcos-Guativil-El Quetzal-Sintaná, tramo: Guativil-Sintaná (29,35 km) ([EEO#5](#)), con una población beneficiada estimada de 34.762 habitantes²³ en los municipios de El Quetzal y San Cristóbal Cucho, donde un 12% es de origen indígena²⁴; (ii) construcción carretera CA-1 OCC, Chichavac a Chiche vía río Motagua, tramo: Paquip-río Motagua (12,7km) ([EEO#6](#)), con una población total beneficiada estimada de 26.214 habitantes pertenecientes a las comunidades de Paquip, Villa Nueva y Chuaracanjay, con alta proporción de población indígena residente en área rural; y (iii) mejoramiento carretera RD CHM-4, tramo: Tecpán Guatemala-Patzún (10,7 km) ([EEO#7](#)), con una población beneficiada estimada de 33.862 habitantes pertenecientes a los municipios de Tecpán y Patzún, donde el 93% es de origen indígena y el 70% reside en área rural. Estos proyectos alcanzan un monto de

³³ Para los proyectos definidos en la muestra sólo se abarcará las longitudes señaladas en este numeral.

inversión inicial estimado de US\$49,4 millones, valor que podrá ser actualizado a partir de la firma del Contrato de Préstamo, derivado de las variaciones de costo.

- 1.26 Se identificaron de forma tentativa los siguientes proyectos adicionales que han sido priorizados de conformidad con los planes estratégicos del CIV los cuales una vez esté formalizado el Contrato de Préstamo, serán objeto de selección por parte de CIV conforme a los criterios de elegibilidad acordados con el Banco: (i) mejoramiento carretera RN-9 Sur tramo: Aldea Pett (Santa Eulalia)-San Sebastián Coatán-San Miguel Acatán-San Rafael la Independencia, Huehuetenango (37 km); (ii) construcción carretera tramo: Santa Cruz Barillas-río Espíritu (28 km); (iii) mejoramiento carretera Ruta RD-ESC-06 tramo: Bifurcación RN-14, El Rodeo-Bifurcación CA-02 Occidente, Siquinalá, Escuintla (26 km); y (iv) mejoramiento carretera tramo: Todos Santos Cuchumatán-Aldea San Martín-Concepción Huista, Huehuetenango (18 km). Se incluye el detalle de los costos preliminares de estos proyectos en el [EEO#13](#).
- 1.27 El CIV de común acuerdo con el Banco podrá sustituir cualesquiera de los proyectos señalados en los numerales ¶1.25 y ¶1.26, siempre y cuando cumplan con los criterios de elegibilidad acordados por las partes, se presenten las justificaciones correspondientes y no se supere el monto total de financiamiento de esta operación.
- 1.28 **Componente II. Desarrollo de capacidades y preinversión (US\$4.300.000).** Con los recursos asignados a este componente, el OE financiará estudios y herramientas técnicas de apoyo a la DGC, asegurando desarrollar capacidades técnicas de planificación y gestión de proyectos existentes en el ámbito del CIV, con los siguientes subcomponentes:
 - 1.29 **Subcomponente II.1. Herramientas de gestión de proyectos viales (US\$2.099.000).** Promover un sistema moderno y sostenible de gestión de la RVN mediante las siguientes actividades: (i) contratación de una firma especializada de asistencia técnica en gestión de proyectos, para mejorar la capacidad técnica y de gestión operativa del área de planificación del CIV y de la DGC en la ejecución de este programa; (ii) capacitación en herramientas y sistemas para la gestión de proyectos viales y continua evaluación del estado de los pavimentos, incluyendo *softwares*, licencias, desarrollo de sistemas, metodologías para la planificación y priorización de inversiones y la actualización del inventario de la RVN; (iii) estudio de "evaluación de la vulnerabilidad climática extrema" o "*Blue Spot Analysis*" (BSA), para integrar riesgos relacionados al CC para priorizar las intervenciones y garantizar la resiliencia de los servicios de la RVN; y (iv) actividades de promoción y divulgación del programa. El BSA respaldará la toma de decisiones entre medidas en competencia (alcantarillas más grandes, carreteras elevadas o enlaces de red redundantes) y priorizará las obras propuestas en un contexto de creciente incertidumbre climática. De igual forma, se promoverá la participación de mujeres en la ejecución del programa (¶1.15).
 - 1.30 **Subcomponente II.2. Bienes y equipos (US\$1.065.000).** Apoyará el fortalecimiento de la capacidad instalada del área de planificación del CIV y de la DGC mediante la compra de bienes y equipos, incluyendo, entre otros, informáticos, vehículos, adquisición de equipamiento, balanzas y dispositivos para el control de pesos y dimensiones, y el desarrollo de protocolos de control a fin de

mejorar prácticas de conservación del patrimonio vial y la seguridad en apego a los objetivos del programa.

- 1.31 **Subcomponente II.3. Preinversión y asistencia técnica (US\$1.136.000).** Apoyará al OE en la financiación de estudios de preinversión incorporando las mejores prácticas de gestión de proyectos viales, incluyendo el fortalecimiento de la capacidad de planificación y determinación de costos de inversión y supervisión independiente de diseños, obra y entrega, incluyendo mejores prácticas de gestión socioambiental, GD y resiliencia al CC, esté último mediante la evaluación integral de la vulnerabilidad para definir los criterios a ser integrados en los diseños de las carreteras³⁴. Como herramienta de apoyo y fortalecimiento institucional, se actualizarán las guías de diseño de infraestructura para integrar los criterios de adaptación y definición de buenas prácticas internacionales.
- 1.32 **Administración, auditoría y evaluación (US\$700.000).** Comprende gastos para financiar costos administrativos de los consultores que apoyen a la UCP de la DGC, auditorías y la evaluación y monitoreo de los resultados del programa. Los directores, jefes financieros, y el personal que administre fondos públicos y que ejecuten los fondos del Préstamo, deberán ostentar la calidad de servidor público y cuentadante bajo el reglón 011 o 022.
- 1.33 **Costos.** El costo total del programa es de US\$150 millones financiado con el Capital Ordinario del Banco, distribuidos en la forma que se indica en la Tabla 3. Sin embargo, a solicitud del OE, el prestatario y el Banco podrán acordar variaciones a los montos asociados a los componentes y subcomponentes que se contemplan en el referido cuadro de costos, mediante cruce de cartas sin que ello se considere una modificación a los términos financieros del Préstamo y al objetivo y monto del programa. No se prevé aporte de contrapartida, sin embargo, el prestatario a través del OE se compromete a aportar oportunamente los recursos adicionales que se requieran para la completa e ininterrumpida ejecución del programa.

Tabla 3. Financiamiento del programa (US\$)

Componentes	Total BID (CO)
I. Inversiones en la RVN	145.000.000
I.1 Obras civiles	134.850.000
I.2 Supervisión de obras	10.150.000
II. Desarrollo de capacidades y preinversión	4.300.000
II.1 Herramientas de gestión de proyectos viales	2.099.000
II.2 Bienes y equipos	1.065.000
II.3 Preinversión y asistencia técnica	1.136.000
Administración, auditoría y evaluación	700.000
Total	150.000.000

³⁴ Basados en un análisis hidrológico que proporcionará información clave para que los diseños de drenaje de las carreteras se realicen utilizando datos de escorrentía superficial, considerando posibles impactos del CC.

C. Indicadores Claves de Resultados

- 1.34 La Matriz de Resultados (Anexo II) presenta los indicadores de: (i) nivel de impacto; (ii) de resultado; y (iii) de producto del programa, los cuales han sido seleccionados para medir, respectivamente: (i) la reducción de tiempos de viaje a centros de salud y educación causados por la mejora de la transitabilidad; (ii) la reducción en los costos de operación vehicular, en los tiempos de viaje y el incremento en el TPDA; y (iii) los km de vía mejorados, el porcentaje de mujeres contratadas en la realización de las obras. Adicionalmente se incorporan indicadores de resultados para medir los resultados logrados por el desarrollo de capacidades, en términos de incluir en los diseños técnicos aspectos socioambientales, adaptación al CC y GD.
- 1.35 **Viabilidad técnica y económica.** El Banco revisó los estudios de factibilidad técnica y económica de proyectos de la muestra y se agregaron recomendaciones en cada caso en base a las visitas de campo durante la preparación ([EEO#3](#)). En la evaluación se aplicaron criterios de rentabilidad financiera y económica y técnicos, para verificar objetivamente la rentabilidad de los proyectos. Para la valoración de la viabilidad económica se enumeran y valoran anualmente los costos del proyecto y los beneficios que generaría en los escenarios “Sin Proyecto” y “Con Proyecto”. Para el establecimiento de los costos de operación vehicular y tiempo de los usuarios, se empleó el Modelo de Evaluación de Caminos (*Road Economic Decision Model [RED]*)³⁵. El modelo se basa en los mismos algoritmos utilizados por el modelo *Highway Development and Management Model* (HDM-4) para el cálculo de los costos de operación vehicular y tiempos de usuario.
- 1.36 **Resultados del análisis costo-beneficio de los proyectos de la muestra.** La Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) es 20,8% y el Valor Actual Neto Económico (VANE) es US\$28.511 millones. El análisis de sensibilidad se encuentra en el [EEO#3](#) y los resultados de la evaluación independiente de los proyectos de la muestra se presentan a continuación.

Tabla 4. Resultado del análisis costo-beneficio

Proyecto	TIRE	VANE US\$ millones
Mejoramiento RN-12 Sur: Guativil-El Quetzal-Sintaná	23,6%	21,311
Mejoramiento CR CHM-31: Paquip-río Motagua	12,9%	0,600
Mejoramiento RD CHM-4: Tecpán-Patzún	21,2%	6,599

- 1.37 **Caracterización de beneficiarios.** Los principales beneficiarios son los usuarios de la red vial, tanto para los habitantes locales como para los productores y transportistas de mercancías, gracias a una disminución de costos generalizados de transporte, al transitar por obras mejoradas y pavimentadas, en los tiempos de viaje y en el costo vehicular. Las obras de pavimentación permitirán accesibilidad permanente a comunidades que presentan restricciones para acceder a centros de salud y educación, especialmente durante eventos de lluvia que anegan los caminos de terracería. Se estima que las obras en los tres proyectos identificados

³⁵ Características del modelo RED ([link](#)).

beneficiarán directamente a siete municipios³⁶ con una población aproximada de 200.000 habitantes. De manera más específica, se beneficiarán poblaciones aledañas a las vías a intervenir, que, si se considera aquella localizada a 2,5 km a cada lado del eje, la población directamente beneficiada sería de aproximadamente 95.000 habitantes. El programa también beneficiará el transporte de mercancías, al facilitar el flujo de comercio y promover la integración económica-social de comunidades entre sí y con la red principal del país. Por último, el programa beneficiará la atracción turística y a quienes usen estas vías para conectarse con otras zonas [EEO#2](#).

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 **Modalidad.** El programa será financiado a través de un préstamo de inversión bajo la modalidad de “Programa de Obras Múltiples”³⁷ incluyendo obras de características similares, independientes entre sí, por un monto de US\$150 millones. Para su preparación se analizó una muestra representativa de US\$49,4 millones, superior al 30% del monto del financiamiento del programa, en apego a los requisitos del instrumento de financiamiento (¶1.25). El plazo de desembolsos es de seis años a partir de la vigencia del contrato respectivo, conforme el cronograma tentativo:

Tabla 5. Cronograma de desembolsos (US\$ millones)

Componente	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Total
I. Inversiones en la RVN	15,8	25,6	32,6	30,0	25,0	16,0	145,0
II. Desarrollo de capacidades y preinversión	1,3	1,0	0,8	0,6	0,4	0,2	4,3
Administración, auditorías y evaluación	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,7
Total	17,2	26,7	33,5	30,7	25,5	16,4	150,0

- 2.2 **Muestra representativa.** Según criterios de elegibilidad del programa (¶3.10), y en conformidad con el instrumento de financiamiento (¶2.1), se presenta como muestra representativa: (i) mejoramiento carretera RN-12 Sur, tramo: Guativil-El Quetzal-Sintaná ([EEO#5](#)), en el Departamento de San Marcos, que forma parte de la red vial primaria, una de las pocas rutas nacionales sin pavimentar, y une el

³⁶ Los municipios comprenden un conjunto importante de aldeas y caseríos. Por ejemplo, el municipio de Tecpán cuenta con una ciudad, 22 aldeas y 36 caseríos.

³⁷ Estos préstamos están diseñados para financiar grupos de obras similares que son físicamente independientes unas de otras, y cuya viabilidad no depende de la implementación de un número dado de los proyectos de las obras. Debido a que no todos los subproyectos a ser financiados con el préstamo son conocidos en el momento que el BID aprueba el préstamo, los prestatarios deben especificar una muestra representativa de subproyectos antes de la aprobación del préstamo. Esta muestra debe constituir aproximadamente el 30% del costo del proyecto. Durante la implementación del proyecto, se financian inversiones individuales de acuerdo con los criterios de elegibilidad definidos en la propuesta de préstamo.

altiplano con la costa sur³⁸; (ii) mejoramiento tramo CHM-31: Paquip-río Motagua ([EEO#6](#)), en el departamento del Quiché, que habilita una ruta alterna a la cabecera departamental del Quiché, incluyendo el puente sobre el río Motagua³⁹; y (iii) mejoramiento⁴⁰ carretera RD CHM-4, tramo: Tecpán Guatemala-Patzún ([EEO#7](#)), que une dos rutas primarias de la RVN, se ubica en una zona de alta productividad de hortalizas para la exportación, y facilita el acceso a zonas de interés turístico del lago de Atitlán, principal destino en el occidente del país. Es importante señalar que cualquiera de los proyectos identificados en la muestra podrá ser sustituido de la revisión que se realice, derivado del plazo transcurrido entre la aprobación del Directorio del Banco y la entrada en vigencia del Contrato de Préstamo.

- 2.3 **Criterios de elegibilidad de los proyectos a incorporar al programa.** Los proyectos a ser financiados por el Componente I deberán tener la no objeción del Banco y cumplir con cada uno de los siguientes criterios: (i) contribuir al desarrollo o mejora de la RVN; (ii) mejorar la conectividad regional para sustentar una mejor integración territorial de zonas y comunidades aisladas a la red principal; (iii) cumplir debida factibilidad técnica⁴¹, ambiental⁴² y social⁴³, y contribuir a la resiliencia de la red⁴⁴; y (iv) alcanzar un impacto positivo en la zona de influencia respectiva medida a través de la TIRE (igual o superior 12%). Estos criterios serán especificados juntos a sus medios de verificación en el [Manual Operativo del Programa \(MOP\)](#).

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.4 **Impactos socioambientales positivos.** El programa es clasificado Categoría "B"⁴⁵, de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703). El programa busca alcanzar impactos positivos y disminuir la vulnerabilidad ante potenciales riesgos inducidos por el CC.
- 2.5 **Impactos socioambientales negativos y medidas de mitigación.** Para los tres proyectos de la muestra se han elaborado y publicado en la página web del Banco las Evaluaciones Socioambientales Estratégicas ([EER#3](#)), la cuales incluye el

³⁸ Mejoramiento de la carpeta asfáltica, subbase de 30 cm, base 20 cm, cunetas revestidas, drenaje menor y mayor, tuberías transversales y longitudinales, señalización horizontal y vertical.

³⁹ Carpeta asfáltica, subbase de 30 cm, base 20 cm, cunetas revestida, drenaje menor, tuberías transversales y longitudinales, señalización horizontal y vertical.

⁴⁰ Las mejoras consistirán en la instalación una carpeta de rodadura de carpeta asfáltica, cunetas revestidas, drenaje menor, tuberías transversales y longitudinales, señalización horizontal y vertical.

⁴¹ Aprobación del Diseño de Ingeniería a Detalle del proyecto según estándares técnicos mínimos acordados con el Banco.

⁴² No serán elegibles proyectos clasificados como Categoría "A".

⁴³ Aprobación del Plan de Reasentamientos sobre la base de la identificación de afectaciones siguiendo las políticas vigentes del Banco.

⁴⁴ En función de estándares a ser extraídos del BSA a ser contratado en el marco del programa.

⁴⁵ Cualquier operación que tenga el potencial de causar impactos ambientales negativos significativos y efectos sociales asociados, o tenga implicaciones profundas que afecten los recursos naturales serán clasificadas en la Categoría "A". Se considera que las operaciones de Categoría "A" requieren salvaguardias de alto riesgo. Aquellas operaciones que puedan causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas serán clasificadas en la Categoría "B". Aquellas operaciones que no causen impactos ambientales negativos, incluyendo sociales asociados, o cuyos impactos sean mínimos, se clasificarán en la Categoría "C".

Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), un Marco de Reasentamiento (MR), y un Marco de Gestión de Pueblos Indígenas (MPI), conforme la Política de Acceso de Información del Banco (OP-102) y a la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703). El MGAS incluye los criterios de exclusión detallados para los proyectos que se financiarán en el programa. Se espera una pequeña adquisición de tierra y/o expropiación que podría llevar en algún caso a un reasentamiento menor. Además, debido a la presencia de pueblos indígenas, se realizaron consultas culturalmente apropiadas. Por su parte, el Componente II incluye estudios que serán revisados por el Banco, para obtener la no objeción. Todos los estudios y proyectos deberán cumplir con las políticas de salvaguardia del Banco. La DGC tiene experiencias recientes sobre la atención de los temas socioambientales, especialmente en cuanto a los procesos de información, consulta y participación de la población de las comunidades beneficiarias de los proyectos, lo que permitirá la atención oportuna y consensuada de los posibles impactos y afectaciones que pudieran surgir como resultado de la ejecución de las obras del programa. Para este fin, el OE contará dentro de su UCP con personal calificado para atender los temas sociales, y el Departamento de Gestión Ambiental de la DGC se ocupará de garantizar lo relativo a los posibles impactos en el tema de su especialidad.

- 2.6 Se llevarán adelante una serie de acciones para fortalecer las capacidades de la DGC en la implementación de las políticas del Banco a fin de asegurar: (i) adecuada comunicación e información a comunidades sobre los proyectos y sus posibles impactos; (ii) implementación de los procesos de consulta; (iii) identificación temprana de posibles reasentamientos y su adecuado manejo; y (iv) procesos de inducción y sociabilización de estas políticas. Durante la ejecución del programa, se realizarán inspecciones periódicas (al menos cada seis meses) por parte del equipo de GDI y de ESG para asegurar que las políticas se están implementando según lo establecido en el Plan de Gestión Ambiental y Social.
- 2.7 Se identificó como riesgo ambiental medio el obtener la aprobación del Consejo Nacional de Áreas Protegidas (CONAP), y Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales (MARN). Se propone mitigarlo a través de la socialización del programa con las autoridades del MARN, con la Dirección de Gestión Ambiental, y con la Dirección Ambiental del CONAP.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.8 Si bien el CIV cuenta con un marco normativo y un sistema integrado de gestión financiera, así como la existencia de procesos institucionales, en la práctica se presentan desafíos y una serie de regulaciones que limitan la ejecución de proyectos. El análisis fiduciario identificó los siguientes riesgos como altos: (i) no se cuenta con espacio presupuestario y cuota financiera suficiente, adecuada y oportuna para cumplir el pago de las obligaciones, el cual será mitigado mediante una adecuada planificación de la DGC, con el apoyo de una firma especializada de asistencia técnica en gestión de proyectos y la asignación de un código específico para el programa dentro del presupuesto del CIV; y (ii) utilización híbrida de las políticas de adquisiciones del Banco y de la Ley de Contrataciones del Estado (LCE), generando demoras, duplicidades e incertidumbre, el cual será mitigado mediante la aplicación de las políticas de adquisiciones del Banco,

incluyendo aspectos de competencia de la DGC para firmar contratos con delegación de la máxima autoridad del CIV, nombrar juntas de licitación y comités de evaluación integradas por personal técnico especializado y con conocimiento de dichas políticas, así como con el acompañamiento, asesoría y capacitación del Banco. El análisis fiduciario identificó adicionalmente como riesgo medio la aplicación de la LCE en la recepción de obras terminadas, para el cual se estableció la aplicación de las políticas de adquisiciones del Banco como medida de mitigación.

D. Otros Riesgos del Proyecto

- 2.9 **Riesgos de gestión pública y gobernabilidad.** Se han clasificado los siguientes riesgos altos: (i) cambio de autoridades en el CIV y retrasos en la aprobación del financiamiento por parte del Congreso de la República; (ii) retrasos en la gestión financiera, administrativa, técnica y legal; (iii) la UCP no logre las coordinaciones necesarias y oportunas con las diferentes áreas técnicas y operativas del ministerio para aprobar los proyectos; y (iv) demoras para inicio de las obras, dado el tiempo que conlleva la obtención de la resolución ministerial de aprobación de contratos ya firmados por parte de las más altas autoridades del CIV. Como medida de mitigación para estos riesgos se consideró: (i) socializar el proyecto con las nuevas autoridades ya que tienen el sustento técnico completo para orientar las decisiones políticas; (ii) fortalecimiento de la DGC mediante la contratación de consultores externos especializados y la firma especializada de asistencia técnica en gestión de proyectos; (iii) definir flujos de procesos para la ejecución del programa en el MOP; y (iv) aplicación de políticas de adquisición del Banco.
- 2.10 Como riesgos medios se consideraron los siguientes: (i) falta de equipo técnico en la DGC con suficientes competencias para la ejecución del programa; (ii) atrasos en el desarrollo de obras viales por demoras en cumplir los requisitos del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP); y (iii) modificaciones en tiempo y monto de los contratos en ejecución. Como medidas de mitigación para estos riesgos se consideró: (i) se requiere de equipo técnico dedicado exclusivamente al proyecto en las condiciones de primer desembolso; (ii) complementar los estudios técnicos que requiera SEGEPLAN desde esta fase inicial; y (iii) realizar estudios técnicos, sociales y ambientales completos para reducir al máximo las posibilidades de cambios y modificaciones durante la ejecución.
- 2.11 **Riesgo de Desarrollo.** El riesgo que el Gobierno no de mantenimiento oportuno a obras ejecutadas en el programa fue clasificado como alto, y se mitigará por medio de la priorización que el CIV hará para el mantenimiento de las obras ejecutadas.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El Prestatario será la República de Guatemala y el OE será el CIV por medio de la DGC, la cual será fortalecida en sus capacidades técnicas, operativas y financieras con el apoyo de una firma especializada de asistencia técnica en gestión de proyectos para cumplir adecuadamente su rol de velar porque los recursos del programa sean

administrados y utilizados según el correspondiente Contrato de Préstamo. La UCP contará con un esquema de ejecución focalizado en la mejora de la planificación sectorial (técnica, financiera y de adquisiciones), la eficiencia en la ejecución (gestión de plazos y costos), la coordinación con las restantes áreas de la DGC y el fortalecimiento de sus competencias ([EEO#1](#)). Adicionalmente, el esquema podrá contar con consultores especializados. El programa incorporará actividades de asistencia en áreas técnica y capacitación gerencial y de apoyo a la supervisión de obras y gestión de contratos, bajo un enfoque de planificación técnica del sector transporte que beneficiarán a todo el OE⁴⁶. Este fortalecimiento busca establecer un proceso de toma de decisión basado en aspectos técnicos y con recursos humanos y financieros suficientes.

- 3.2 **Roles y funciones de la UCP.** La UCP se encargará de gestionar procedimientos y actividades para la ejecución del programa y su coordinación con la estructura organizacional de la DGC, es decir, división técnica, de supervisión, financiera, y administrativa, entre otras.
- 3.3 El MOP define los procedimientos principales que regirán la coordinación de la UCP con las diferentes unidades administrativas y divisiones técnicas del CIV en el marco de la ejecución de la operación. Esta coordinación se refiere a la gestión por parte de la UCP de las actividades de fortalecimiento a la DGC en áreas técnicas (incluyendo socioambiental), y de su propio fortalecimiento en la gestión del proceso de adquisiciones a ser desarrolladas con asistencia de un conjunto de consultores externos financiados por el programa con perfiles técnicos preidentificados para apoyar el proceso de preparación de documentación técnica y de toma de decisiones y la contratación de una firma consultora para asistir a la UCP en los procesos de ejecución. Los mecanismos de coordinación con el despacho serán descritos en el MOP.
- 3.4 **Procesos operativos - Ciclo de Ejecución (CE).** El MOP definirá las actividades que conforman el CE y los procesos, incluyendo las siguientes: (i) planificación; (ii) contrataciones; (iii) ejecución físico-financiera; y (iv) supervisión. Las actividades e indicadores del CE de cada proyecto, junto a los instrumentos de gestión asociados (Matriz de Resultados, Estructura Desglosada de Trabajo, Plan de Ejecución, Plan de Adquisiciones [PA], Plan Financiero, entre otros) serán establecidos en el MOP.
- 3.5 **[Manual Operativo del Programa \(MOP\)](#).** El programa tendrá un MOP que definirá aspectos operativos en materia técnica, ambiental, fiduciaria, financiera, entre otros, a ser aplicados dentro del esquema de ejecución del programa.
- 3.6 **Gestión financiera.** La gestión financiera, presupuestaria, contable y de tesorería, incluyendo los pagos del programa, estarán bajo la coordinación del OE y se regirán por las disposiciones del Contrato de Préstamo y la normativa interna del Prestatario. La UCP estará apoyada por especialistas idóneos y se regirá por las disposiciones del Contrato de Préstamo y las normas que rigen al OE. El Anexo III presenta los arreglos fiduciarios del programa.

⁴⁶ Las medidas se implementarán a través de diversas adquisiciones definidas en el Componente II del programa (desarrollo de capacidades), enfocando en general el fortalecimiento del capital humano en el sector transporte.

- 3.7 **Adquisiciones.** La gestión de adquisiciones y contrataciones de bienes, obras y servicios de consultoría que se deriven del programa estarán bajo la coordinación del OE, aplicándose las Políticas de Adquisiciones del Banco (GN-2349-9 y GN-2350-9), de conformidad con el Contrato de Préstamo. La evaluación de los procesos de adquisiciones deberá ser efectuada por personal técnico designado por la DGC, capacitado y con conocimiento de las políticas del Banco y la dinámica del programa. Los acuerdos y requisitos de adquisiciones serán realizados conforme a lo establecido en el Anexo III.
- 3.8 **Auditoría externa.** El OE presentará al Banco anualmente estados financieros del programa auditados por firma independiente aceptable para el Banco⁴⁷, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal. Los costos de la auditoría serán financiados por los recursos del programa. Los Términos de Referencia para la contratación de la auditoría deberán ser previamente acordados y contar con la no objeción del Banco.
- 3.9 **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: (i) aprobación y puesta en vigencia del MOP acordado con el Banco; (ii) haber constituido dentro de la DGC una UCP con la identificación de la estructura mínima para el funcionamiento de la misma, según los perfiles acordados previamente con el Banco; y (iii) haber enviado la Solicitud de Propuestas a las firmas especializadas de asistencia técnica en gestión de proyectos que integran la lista corta, de acuerdo con los términos de referencia previamente acordados con el Banco.** Estas condiciones se consideran fundamentales, debido a que el Banco y el Prestatario deben: (i) estar de acuerdo con el manual de normas que regirán la ejecución del programa; y (ii) haber identificado la unidad y fortalecimiento requerido para ejecutar el programa.
- 3.10 **Condiciones contractuales especiales de ejecución: (i) el alcance y la ejecución del programa se rija por lo establecido en el respectivo Contrato de Préstamo, sus Anexos, el MOP y las modificaciones que acuerden las Partes, así como la legislación nacional aplicable; (ii) tener contratada por parte del CIV la firma especializada de asistencia técnica en gestión de proyectos, dentro de los primeros 90 días contados a partir de la fecha en que el Banco de por cumplidas las condiciones previas al primer desembolso del Contrato de Préstamo; (iii) la ejecución presupuestaria del programa se realizará mediante una adecuada planificación en la DGC con el apoyo de una firma especializada de asistencia técnica en gestión de proyectos y la asignación de un código presupuestario específico para identificación del préstamo; y (iv) la UCP esté conformada por un equipo técnico profesional con dedicación exclusiva, cuyos costos podrán ser financiados con recursos del programa.** Estas condiciones son fundamentales habida cuenta de los desafíos que enfrenta la ejecución de programas en Guatemala y que fueron identificados a partir de la revisión del marco normativo y arreglos institucionales del país y de los procesos del Banco.

⁴⁷ En caso de ser elegible la Contraloría General de Cuentas (CGC), podrá realizar la auditoría.

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados

- 3.11 **Seguimiento y evaluación.** El OE deberá presentar al Banco informes de avance trimestral consolidado, indicando los avances alcanzados en cada componente e incluyendo los indicadores acordados mostrados en el Anexo II Matriz de Resultados. Los informes incluirán, entre otros: (i) descripción de actividades realizadas; (ii) cronograma actualizado de ejecución física y desembolsos; (iii) grado de cumplimiento de indicadores de ejecución acordados; (iv) plan de actividades del trimestre próximo; y (v) posibles eventos que pudieran poner en riesgo la ejecución del programa. El prestatario presentará al Banco una evaluación intermedia (superado el 50% de los desembolsos del programa) y final (al haberse alcanzado el 90% de la ejecución) del programa.
- 3.12 Para el monitoreo y la evaluación ([EER#2](#)) de los resultados esperados del programa se utilizarán metodologías antes y después, así como análisis costo beneficio ex ante. Para el establecimiento de los costos de operación vehicular y tiempo de los usuarios, se utilizó el modelo RED el cual se basa en los mismos algoritmos utilizados por el modelo HDM-4 para el cálculo de los costos de operación vehicular y tiempos de usuario.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID	Sí	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Inclusión Social e Igualdad -Productividad e Innovación -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental	
Indicadores de desarrollo de países	-Empleo formal para mujeres (%) -Caminos construidos o mejorados (km)* -Agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos (#)*	
2. Objetivos de desarrollo del país	Sí	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2899	Ampliar y modernizar la infraestructura logística
Matriz de resultados del programa de país	GN-2915-2	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2018.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		7.9
3.1 Diagnóstico del Programa		1.8
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.6
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		2.5
4. Análisis económico ex ante		9.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		3.0
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		0.0
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		7.2
5.1 Mecanismos de Monitoreo		2.5
5.2 Plan de Evaluación		4.7
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Sí	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Sí	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Sí	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B	
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Sí	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		

Nota: (*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

Esta operación de US\$150 millones financia un Programa de Obras Múltiples cuyo objetivo general es contribuir a la mejora de la productividad de Guatemala mediante la provisión de infraestructura adecuada y de servicios de transporte que permitan el acceso a mercados y servicios sociales básicos. El programa contribuirá a mejorar los niveles de servicio y la calidad de la red intervenida, a través de obras de mejoramiento y rehabilitación, que resultará en reducción de costos de operación vehicular y de tiempos promedio de recorrido, y el incremento del tráfico. Las carreteras a ser intervenidas muestran un alto deterioro e incremento de tiempos de viaje en temporadas de lluvias. El programa busca mejorar las carreteras intervenidas de tal manera que su velocidad de circulación sea similar en épocas de lluvias respecto a épocas secas, y eliminando los días en que las carreteras son intransitables debido a las lluvias. Esto permitirá reducir los costos de viaje, de transporte de mercadería, y mejorará el acceso a mercados y servicios básicos. Adicionalmente, el programa busca fortalecer la capacidad institucional de ejecución en el sector vial.

El análisis económico ex-ante de la intervención, realizado sobre una muestra representativa, es apropiado, con supuestos adecuados para este tipo de proyectos, y con análisis de sensibilidad razonables. El valor presente neto de los tramos en la muestra representativa es de US\$ 28,5 millones, con una tasa interna de retorno de entre 12,9% y 23,6% para cada tramo estudiado.

El proyecto propone un plan de evaluación que propone realizar un análisis costo-beneficio ex-post que está bien presentado y desarrollado. Este tipo de análisis no permite medir la efectividad ex-post, pero sí la eficiencia del proyecto a su finalización.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del Proyecto:	<p>El objetivo general del programa es contribuir con la mejora de la productividad mediante la provisión de infraestructura adecuada y de servicios de transporte seguros y confiables, permitiendo el acceso a mercados y servicios sociales básicos.</p> <p>Los objetivos específicos son contribuir a mejorar los niveles de servicio y la calidad de la red intervenida, a través de obras de mejoramiento y rehabilitación, que resultará en reducción de costos de operación vehicular y de tiempos promedio de recorrido, y el incremento del tráfico.</p>
-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

IMPACTO ESPERADO

Indicadores	Unidad de medida	Línea de base	Año línea de base	Meta final (2022)	Medios de verificación	Comentarios
<u>Impacto #1. Movilidad sostenible de personas y la mejora en acceso a servicios básicos y a mercados de consumo</u>						
Tiempo promedio de acceso a los centros de salud y educación	minutos	ND*	2018	ND	Encuestas	Valores de línea base y metas a ser medidos previo al inicio de obras
Tiempo promedio de acceso a mercados de consumo	minutos	ND*	2018	ND	Encuestas	Se medirá en encuestas de forma desagregada a usuarios (ingreso, ubicación, edad, etc.)
Tiempo promedio de acceso a los centros de salud y educación por parte de mujeres**	minutos	ND*	2018	ND	Encuestas	Valores de línea base y metas a ser medidos previo al inicio de obras
Tiempo promedio de acceso a mercados de consumo por parte de mujeres**	minutos	ND*	2018	ND	Encuestas	Se medirá en encuestas de forma desagregada a usuarios (género, grupo étnico, ingreso, ubicación, edad, etc.)
Tiempo promedio de acceso a los centros de salud y educación por grupo étnico**	minutos	ND*	2018	ND	Encuestas	Valores de línea base y metas a ser medidos previo al inicio de obra
Tiempo promedio de acceso a los mercados de consumo por grupo étnico**	minutos	ND*	2018	ND	Encuestas	Se medirá en encuestas de forma desagregada a usuarios (ingreso, ubicación, edad, etc.)

* La línea de base será medida en función de la metodología que se definirá a partir de una consultoría que se contratará con los recursos del componente destinado a Auditoría y Evaluación. Las potenciales fuentes de información se describen en el párrafo 3.3.1 del [Plan de Evaluación y Monitoreo](#).

** Estos indicadores se consideran *tracking indicators*, en el sentido de caracterizar el impacto del programa en determinados grupos poblacionales.

RESULTADOS ESPERADOS

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	Meta Final (2022)	Medios de Verificación	Comentarios	Alineación con Resultados Institucionales
Resultado #1. Reducción de los costos de operación vehicular en los tramos viales intervenidos por el proyecto							
Costo de operación vehicular en el tramo Paquip-río Motagua	US\$/Veh-Km	1,09	2018	0,68	Evaluación económica ex post	La evaluación económica ex post deberá incluirse en el informe final del proyecto	La DGC/CIV dentro de sus mandatos tiene la construcción, mantenimiento y mejoramiento de la red vial nacional, que incluye reducciones en el costo de operación vehicular ¹
Costo de operación vehicular en el tramo San Marcos-Sintaná	US\$/Veh-Km	0,97	2018	0,58			
Costo de operación vehicular en el tramo Tecpán Guatemala-Patzún	US\$/Veh-Km	0,91	2018	0,51			
Resultado #2. Reducción de los tiempos de viaje de los usuarios en los tramos intervenidos por el proyecto							
Reducción de tiempos de viaje en el tramo Paquip-río Motagua	minutos	33	2018	19	Evaluación económica ex post	La evaluación económica ex post deberá incluirse en el informe final del proyecto	Otro mandato de la DGC es que se debe contar con una red de carreteras que permitan la transitabilidad de la población
Reducción de tiempos de viaje en el tramo San Marcos-Sintaná	minutos	76	2018	42			
Reducción de tiempos de viaje en el tramo Tecpán Guatemala-Patzún	minutos	27	2018	15			
Resultado #3. Incremento de la movilidad sostenible en los tramos intervenidos por el proyecto							
Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) en el tramo Paquip-río Motagua	No. de vehículos	329	2018	498	Evaluación económica ex post	La evaluación económica ex post deberá incluirse en	La DGC/CIV tiene dentro de sus lineamientos diseñar

¹ Plan Estratégico Institucional 2016-2023 del Ministerio de Comunicaciones.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	Meta Final (2022)	Medios de Verificación	Comentarios	Alineación con Resultados Institucionales
TPDA en el tramo San Marcos -Sintaná	No. de vehículos	675	2018	1.035		el informe final del proyecto	y ejecutar la infraestructura vial que permita el acceso a los servicios y facilite la conectividad entre los territorios rurales
TPDA en el tramo Tecpán Guatemala-Patzún	No. de vehículos	652	2018	1.005			
Aumento del número de días por año que las carreteras están en operación	No. de días	280	2018	365	Cantidad de precipitaciones	Reportes servicio meteorológico	Todos los planes, programas y proyectos deberán incluir análisis y medidas de mitigación y adaptación a fenómenos adversos y los efectos del cambio climático
Componente #2. Desarrollo de capacidades y preinversión							
Número de licitaciones de proyectos con adicionalidad en resiliencia de la infraestructura al Cambio Climático y Seguridad vial	No de licitaciones	0	2018	8	Pliegos de licitaciones realizadas		Todos los planes, programas y proyectos deberán incluir análisis y medidas de mitigación y adaptación a fenómenos adversos y los efectos del cambio climático

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base	Año línea de base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta final	Medios de verificación	Comentarios
Componente #1. Inversiones en la RVN										
Tramo Paquip -río Motagua mejorado	Km	0	2018	5,3	7,4	0	0	12,7	Informes semestrales y actas de recepción de obras	
Tramo San Marcos -Sintaná mejorado	Km	0	2018	5	17,9	0	0	22,9	Informes semestrales y actas de recepción de obras	
Tramo Tecpán Guatemala -Patzún mejorado	Km	0	2018	4	6,7	0	0	10,7	Informes semestrales y actas de recepción de obras	
Tramos mejorados incorporar	Km	0	2018	0	8	16	34,2	58,2		
Componente #2. Desarrollo de capacidades y preinversión										
Número de personas capacitadas para mejorar capacidad técnica y operativa	No. Personas capacitadas	0	2018	10	10	15	15	50	Actas de recepción de los servicios	
Personal femenino contratado para la realización de supervisión de obras	%	0	2018	2	2	2	4	10	Informes del proyecto, convocatorias de contratación, planillas de empleados, convenios	Realizando campañas de comunicación, publicidad y difusión, así como convenios con Universidades y carreras de ingeniería

Productos	Unidad de medida	Línea de base	Año línea de base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta final	Medios de verificación	Comentarios
Estudios de preinversión realizados	Estudios	0	2018	2	2	2	2	8	Actas de recepción de los estudios	
Vehículos adquiridos	Vehículo	0	2018	4	4	0	0	8	Actas de recepción de los bienes	
Computadoras adquiridas	Computadora	0	2018	8	12	13	0	33	Actas de recepción de los bienes	
Impresoras láser adquiridas	Impresora	0	2018	7	0	0	0	7	Actas de recepción de los bienes	
Fotocopiadoras adquiridas	Fotocopiadora	0	2018	2	0	0	0	2	Actas de recepción de los bienes	
Licencias de Software adquirido	Licencia de Software	0	2018	4	0	0	0	4	Actas de recepción de los bienes	
Instalaciones remodeladas y mantenidas	Unidades	0	2018	0	1	0	0	1	Actas de recepción de los bienes	
Equipamiento técnico (pesaje en movimiento, entre otros) adquirido	Unidad	0	2018	2	1	1	0	4	Actas de recepción de los bienes	
Consultores contratados desagregados por sexo	Consultor	0	2018	12	12	6	6	36	Contratos de consultoría suscritos	Se promoverá la paridad de género en las contrataciones

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País:	República de Guatemala
Nombre:	Programa de Desarrollo de la
Operación:	Infraestructura Vial GU-L1169
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV)
Preparado por:	Lilena Martínez / Rodrigo Castro (FMP/CGU)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV)¹ es la institución responsable de formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte de Guatemala; del uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; a la obra pública; de los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología; y de la política de vivienda y asentamientos humanos. Dentro de sus funciones esta administrar la contratación, concesión y otras formas descentralizadas de prestación de los servicios públicos a su cargo y supervisar su ejecución.
- 1.2 Al evaluar los aspectos fiduciarios para la ejecución de proyectos con financiamiento externo, incluyendo aspectos normativos, organización, gestión financiera y de adquisiciones, control interno, competencias y disponibilidad del recurso humano, entre otros; se concluye que si bien el CIV anteriormente tuvo a su cargo la ejecución de proyectos financiados por el Banco y actualmente se encuentra ejecutando el préstamo 1733/OC-GU Proyecto de Apoyo al Programa de Desarrollo Económico desde lo Rural, su capacidad de ejecución es limitada, debido a que no cuenta con autonomía y personal dedicado exclusivamente a la ejecución del proyecto, el cual se ve inmerso en la burocracia y tramitología de la Dirección General de Caminos (DGC) y ésta a su vez del CIV. En ese sentido, es necesario ejecutar acciones de mitigación orientadas a reducir el riesgo fiduciario que se considera alto.
- 1.3 Para la gestión financiera se aplicará la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-6) y el Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF), aceptado como sistema de país. Para adquisiciones, se aplicarán las políticas establecidas en los documentos de políticas para la Adquisición de Obras y bienes (GN-2349-9) y Políticas para la Selección y Contratación de Consultores (GN-2350-9), aceptándose el portal del Sistema de Adquisiciones y Contrataciones del Estado de Guatemala (Guatecompras) exclusivamente como sistema informativo para la divulgación de los procesos por debajo de los umbrales para Licitación Pública Internacional (LPI) y firmas nacionales.
- 1.4 La ejecución del proyecto estará a cargo de una Unidad Coordinadora del Programa (UCP) que contará con una adecuada planificación en la DGC con el apoyo de una firma especializada de asistencia técnica y la asignación de un código específico

¹ <http://www.civ.gob.gt>

para el Programa. El costo total del programa es de US\$150 millones, financiados con recursos del Capital Ordinario del Banco.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 La Ley Orgánica del Presupuesto de Guatemala regula los subsistemas de presupuesto, contabilidad, tesorería y crédito público, que conforman el SIAF y operan bajo el principio de centralización normativa y descentralización operativa. El CIV es una entidad del Gobierno Central, por lo que está sujeta a todas las regulaciones en materia presupuestaria, contable y de tesorería para ese tipo de instituciones y requiere para la mayoría de los trámites, contar con la aprobación del Ministerio de Finanzas Públicas. El análisis de capacidades fiduciarias determinó que no existe personal suficiente y con las competencias necesarias para la ejecución del programa; complementariamente los procesos financieros, de adquisiciones y contrataciones toman plazos muy largos debido a la intervención de múltiples instancias fuera de la UCP, generándose una mezcla entre las políticas del Banco y la legislación nacional que deriva en demoras excesivas que ponen en riesgo el éxito de los procesos de adquisiciones.

III. EVALUACIÓN DE RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 Al evaluar el riesgo fiduciario financiero del programa, se concluyó que si bien CIV cuenta con un marco normativo, un SIAF y procesos institucionales, en la práctica se presentan desafíos y una serie de regulaciones que limitan la ejecución de proyectos y generan demoras significativas para cumplir con el pago de las obligaciones: (i) no se cuenta con espacio presupuestario y cuota financiera suficiente, adecuada y oportuna para cumplir el pago de las obligaciones, determinando que el riesgo financiero es alto y puede ser mitigado mediante la designación de una UCP, dotada de personal, competencias y atribuciones necesarios para el desarrollo de sus funciones y la asignación de un código para el Programa.
- 3.2 En materia de adquisiciones, el CIV no cuenta con recursos humanos suficientes para llevar adelante los procesos aplicando las políticas del Banco; en consecuencia, los procesos de adquisiciones se llevan a cabo utilizando de manera híbrida las políticas del Banco y la normativa nacional, que conlleva demoras y duplicidades, y genera incertidumbre en la administración de los contratos², demoras en su ejecución y en la recepción y liquidación de obras, por lo que el riesgo se considera alto. Como medida de mitigación, la ejecución se debería llevar a cabo a través de la UCP con el apoyo de una firma especializada de asistencia técnica para llevar a cabo los procesos y firma de contratos con delegación de la máxima autoridad del CIV, debiéndose cuidar que el personal de adquisiciones tenga experiencia en la aplicación de las políticas del Banco y que el personal encargado de la evaluación de los procesos de adquisiciones tenga las competencias técnicas y conocimiento de las Políticas de Adquisiciones del Banco; estos requisitos deberán incorporarse en el Contrato de Préstamo. El análisis fiduciario identificó adicionalmente como riesgo medio la aplicación de la Ley de Contrataciones del Estado (LCE) en la recepción de obras terminadas, para el cual

² Se utiliza la figura de suspensión de contratos, entre otros aspectos.

se estableció la aplicación de las políticas de adquisiciones del Banco como medida de mitigación.

- 3.3 En conclusión, el equipo fiduciario estima que, con las medidas propuestas, el riesgo fiduciario global del proyecto puede tornarse como medio.

IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN LAS ESTIPULACIONES ESPECIALES O EN ANEXO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

- 4.1 Serán condiciones contractuales especiales de ejecución:
- 4.2 Apertura de una subcuenta específica en dólares estadounidenses (USD), dependiente de la Cuenta Única de Tesorería habilitada en el Banco de Guatemala, en la cual se depositen los desembolsos y se hagan efectivos los pagos correspondientes en el marco del programa y las ganancias en concepto de diferencial cambiario e intereses que puedan generarse durante la ejecución del mismo sean utilizadas para financiar actividades pertinentes a los objetivos del programa. Responde a una solicitud del prestatario, que se incluye en todos los contratos de préstamo para que el Banco de Guatemala autorice la apertura de cuenta en dólares.
- 4.3 El préstamo tendrá asignado un código específico dentro del presupuesto de CIV, con una estructura que responda a los componentes contenidos en cuadro de costos del Contrato de Préstamo. Se justifica para garantizar la utilización del sistema nacional de gestión financiera, sin necesidad de llevar registros auxiliares o paralelos en Excel, que facilite la ejecución y rendición de cuentas del programa.
- 4.4 Para la ejecución del programa se designará una UCP conformada por un equipo técnico profesional con dedicación exclusiva, cuyos costos podrán ser financiados con recursos del programa. Se justifica para asegurar los perfiles técnicos adecuados y la dedicación exclusiva para la efectiva ejecución del programa.
- 4.5 La DCG en el marco del presente Programa, podrá suscribir contratos de obras, bienes y servicios de ejecución multianual, para lo cual gestionará la asignación presupuestaria anual y multianual que corresponda según los compromisos y obligaciones asumidos en el marco del Programa y conforme la normativa vigente. Se justifica para dejar la posibilidad que el ejecutor pueda suscribir contratos multianuales y evitar el fraccionamiento innecesario de los contratos cuya ejecución trasciende el ejercicio fiscal. Aplicación de las Políticas de Adquisiciones del Banco, para evitar la incertidumbre que se genera con la utilización híbrida de la LCE.
- 4.6 Para las adquisiciones y contrataciones del programa, no se restringirá la participación de personas físicas o jurídicas de países miembros del Banco, ni se establecerán requisitos de inscripción, colegiado, o registro en el país para participar en la presentación de ofertas o propuestas. Se justifica para garantizar que no se restrinja la participación de empresas, firmas o consultores de los países del Banco.
- 4.7 Las juntas o comisiones de calificación serán designadas por el Coordinador de la UCP y deberán estar integradas por personal técnico que conozca la dinámica del programa y las Políticas de Adquisiciones del Banco. Se Justifica para evitar que la evaluación de ofertas o de propuestas se realice aplicando de manera híbrida la LCE.
- 4.8 Se requiere incluir estas condiciones para evitar la incertidumbre que se genera con la utilización híbrida de la LCE.

- 4.9 Uso de modalidades de desembolsos establecidas en la Guía OP-273-6. Como regla general se utilizará anticipo de fondos, basado en un plan financiero real de seis meses u otro período razonable a ser evaluado durante la ejecución, previo cumplimiento y documentación de los pagos realizados. Un siguiente desembolso podrá ser tramitado al justificar el 80% del anticipo anterior. Se aplicará la modalidad ex post para revisión de desembolsos.
- 4.10 La tasa de cambio para la rendición de cuentas de los recursos del programa será la reportada por el Banco de Guatemala, el día en que se efectúe la transacción de pago. Las ganancias que pudieran generarse en concepto de diferencial cambiario e intereses serán utilizadas para financiar gastos pertinentes a los objetivos del programa.

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 5.1 Para las adquisiciones y contrataciones, se aplicarán las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2049-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2050-9), atendiendo lo siguiente:
- a. **Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría:** Los contratos de Obras, Bienes y Servicios diferentes de consultoría generados bajo el proyecto y sujetos a LPI se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) se ejecutarán usando documentos de licitación acordados con el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. No se prevén procesos de selección que serán contratados de forma directa o que requieren precalificación de oferentes.
 - b. **Selección y contratación de consultores:** Los contratos de Servicios de Consultoría generados bajo el proyecto se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas emitida o acordada con el Banco. La revisión de términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. No se prevén procesos de selección que serán contratados de forma directa.
 - c. **Selección de los consultores individuales:** Los consultores individuales, se podrán seleccionar sobre la base de la comparación de las calificaciones de por lo menos tres candidatos.
 - d. **Uso del sistema nacional de adquisiciones:** El Banco no tiene, a la fecha, aprobado ningún sistema o subsistema de contrataciones y adquisiciones estatales de Guatemala, ni otro subsistema para uso en adquisiciones financiadas con recursos provistos por el Banco, salvo el sistema de información Guatecompras para efectos exclusivos de publicidad.
 - e. **Montos límites aplicables al proyecto:** Los montos límites recomendados para la operación, a nivel de publicidad internacional corresponden a los establecidos por VPC/PDP para Guatemala.

Tabla 1. Montos límites (US\$ miles)

Publicidad internacional obras	Comparación de precios (obras)	Publicidad internacional bienes ²	Comparación de precios (bienes)	Publicidad internacional consultoría	Lista corta 100% nacional
Mayor o igual a US\$1,500	<US\$150	≥US\$150	<US\$25	≥US\$200	<US\$200

Notas:

- * Las LPI y LPN para obras y bienes y los procesos de selección de firmas consultoras se realizarán bajo modalidad ex ante. Las comparaciones de precios, y la selección de consultores individuales, podrán ser ex post, luego de que tres procesos para cada caso hayan sido revisados satisfactoriamente de manera ex ante.
- ** La supervisión requiere que las visitas de inspección se lleven a cabo cada seis meses para las revisiones ex post. Los reportes de revisión ex post incluirán al menos una visita de inspección física³, seleccionando entre los procesos ex post (no menos de un 10% de los contratos revisados debe inspeccionarse físicamente).

A. Adquisiciones principales

5.2 Las adquisiciones más relevantes del proyecto están relacionadas con infraestructura vial, estudios de preinversión y adquisición de bienes. Una vez aprobado el préstamo, la UCP será responsable de preparar el Plan de Adquisiciones (PA)⁴ generado del Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y el Especialista en Adquisiciones (EA) proveerá y asegurará que este sea adecuado y tenga la calidad conforme lo establecido en el Contrato de Préstamo y las Políticas de Adquisiciones del Banco, a través de la emisión del concepto obligatorio.

Tabla 2. Adquisiciones principales

Actividad	Método de Selección	Fecha Estimada convocatoria/ invitación	Monto Estimado US\$ miles
Bienes			
Vehículos	LPI	2019	168
Equipo informático	LPN	2019	97
Equipamiento para pesaje en movimiento	LPI	2021	800
Obras			
Mejoramiento carretera RN 12 sur, fase I, tramo: San Marcos-Guativil-El Quetzal-Sintaná	LPI	2019	23,479
Mejoramiento de carretera del tramo: Paquip-río Motagua	LPI	2019	10,975
Mejoramiento carretera RD CHM-4, tramo: Tecpán Guatemala-Patzún	LPI	2019	9,244
Mejoramiento tramos: (por definir, sujetos al cumplimiento de los criterios de elegibilidad del programa-estimado de tres procesos)	LPI	2019	91,042
Servicios de consultoría (firmas)			
Estudios de preinversión	SBCC	2019	1,136
Supervisión mejoramiento carretera RN 12 Sur, fase I, tramo: San Marcos-Guativil-El Quetzal-Sintaná	SBCC	2019	1,640

² Incluye servicios diferentes de consultoría.

³ La inspección verifica la existencia de las adquisiciones, dejando la verificación de la calidad y cumplimiento de especificaciones al especialista sectorial.

⁴ [GN-2349-9](#) (¶1.16); y [GN-2350-9](#) (¶1.23). El Prestatario debe preparar y, antes de las negociaciones del préstamo, someter al Banco para su aprobación, un PA aceptable para el Banco para el periodo inicial de al menos 18 meses.

Actividad	Método de Selección	Fecha Estimada convocatoria/ invitación	Monto Estimado US\$ miles
Supervisión mejoramiento de carretera del tramo: Paquip-río Motagua	SBCC	2019	710
Supervisión mejoramiento carretera RD CHM-4, tramo: Tecpán Guatemala-Patzún	SBCC	2019	599
Supervisión de proyectos (para los proyectos por definir, sujetos al cumplimiento de los criterios de elegibilidad del programa—estimado de tres procesos)	SBCC	2019	7,201
Firma Consultora de Apoyo	SBCC	2019	1,000
Servicios de consultoría (individual)			
Consultores individuales	CCIN/3CV	2019-2020-2021	739

- 5.3 **Plan de Adquisiciones Inicial.** Para acceder al PA 18 meses, ver ([EER#4](#)).
- 5.4 **Supervisión de Adquisiciones.** Se realizará mediante la información registrada en el PEP. Adicionalmente se prevé realizar al menos una visita de supervisión fiduciaria cada año.
- 5.5 **Registros y Archivos.** La UCP será responsable de mantener los archivos y registros del proyecto. Los consultores de apoyo en las adquisiciones del programa deberán responder a la UCP para asegurar la capacidad institucional en materia de adquisiciones y la integridad de los procesos. Se deberá desarrollar los flujos de trabajo internos y anexar dichos flujos al Manual Operativo del Programa (MOP).

VI. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN FINANCIERA

- 6.1 **Programación y Presupuesto.** La gestión operativa del presupuesto se ejecutará en el Sistema de Contabilidad Integrado (SICOIN), de acuerdo con las regulaciones específicas que se incluyan en el Contrato de Préstamo. Para la ejecución del programa se asignará un código específico dentro del presupuesto de CIV, con una estructura que responda a los componentes contenidos en el cuadro de costos del Contrato de Préstamo.
- 6.2 **Contabilidad y sistemas de información.** La contabilidad y registros del programa se manejarán de manera descentralizada en el OE, haciendo uso del SICOIN, fuente única de información sobre el uso de los fondos del programa. Se utilizarán la estructura de gastos y cuentas contables existentes y no existirá un plan de cuentas especial. La documentación de soporte de las transacciones de pago quedará en los archivos del OE quien, será responsable de realizar los registros y pagos con cargo al programa. Las transacciones serán convertidas utilizando el tipo de cambio del día de la transacción que reporta el Banco de Guatemala.
- 6.3 **Desembolsos y flujo de caja.** El mecanismo de CUT es aceptable para el manejo de los recursos financiados por el Banco, consistentemente, los recursos por anticipos de fondos se depositarán en una cuenta secundaria en dólares dependiente de la CUT, de la cual se harán efectivos los pagos a proveedores, beneficiarios y contratistas.
- 6.4 El Banco desembolsará recursos bajo la modalidad de Anticipo de Fondos u otra modalidad establecidas en la Guía OP-273-6. Los anticipos de fondos se realizarán sobre la base de un plan financiero generado del PEP, para los próximos seis meses u otro período razonable, cuando se cumplan y documenten debidamente los pagos realizados; subsiguientes desembolsos podrán tramitarse al haber

- justificado el 80% de los anticipos anteriores. De ser necesario, podrá analizarse la utilización de las flexibilizaciones establecidas en la Guía OP-273-6.
- 6.5 **Control interno y auditoría interna.** La ejecución del proyecto responderá a la estructura de control interno establecida en el MOP. No se hará uso del Subsistema de Control Interno del país, dado su incipiente desarrollo.
 - 6.6 **Control externo e informes.** Los estados financieros del programa serán auditados anualmente por una firma auditora privada independiente elegible para el Banco, de acuerdo con los TDR y modelo estándar de contrato o por la Contraloría General de Cuentas (CGC) elegible para auditar proyectos financiados por el Banco.
 - 6.7 **Supervisión financiera.** Se realizará mediante consultas de la información presupuestaria, pagos y contabilidad en el SICOIN y el PEP. Adicionalmente se prevé realizar al menos una visita supervisión fiduciaria financiera cada año y la revisión de información financiera no auditada, preparada por el ejecutor.
 - 6.8 **Mecanismo de ejecución.** La ejecución será descentralizada en la UCP quien tendrá a su cargo las adquisiciones, gestión presupuestaria, contable y de tesorería, incluyendo los pagos. La UCP estará dotada de recurso humano idóneo, atribuciones, funciones y manejo de sistemas para la efectiva ejecución del programa, debiendo contar con la estructura mínima de personal, permisos y delegaciones, que le permita llevar a cabo la gestión administrativa financiera de forma desconcentrada. Para fines de adquisiciones, se deberá contar con un EA con experiencia en políticas del Banco y la evaluación de los procesos de adquisiciones deberá ser efectuada por personal de la UCP, técnicamente capacitado y con conocimiento de las políticas del Banco.
 - 6.9 **Otros acuerdos y requisitos de gestión financiera.** N/A

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/19

Guatemala. Préstamo ___/OC-GU a la República de Guatemala
Programa de Desarrollo de la Infraestructura Vial

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Guatemala, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Desarrollo de la Infraestructura Vial. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$150.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ___ de _____ de 2019)