

SOLICITUD DE EXPRESIONES DE INTERÉS SERVICIOS DE CONSULTORÍA

Selección #: RG-T3402-P010

Método de selección: Competitivo

País: Guatemala

Sector: Transporte

Financiación - TC: RG-T3402

Proyecto: GU-L1189 / Programa de Desarrollo del Corredor CA-9 Norte: Subtramo Teculután - Mayuelas

Nombre del TC: Apoyo a la preparación de préstamos cofinanciados con instrumentos de la Administración General del Estado de España

Descripción de los Servicios: Actualización de los estudios de ingeniería de detalle y evaluación técnica, económica, ambiental y riesgo para el proyecto: mejoramiento carretera ruta CA9 norte, tramo: Teculután - Mayuelas, incluyendo los libramientos de Teculután, Santa Cruz y Rio Hondo, Departamento de Zacapa

[Enlace al documento TC](#)

Para esta operación, el BID tiene la intención de contratar los servicios de consultoría descritos en esta Solicitud de Expresiones de Interés. Las expresiones de interés deberán ser recibidas usando el Portal del BID para las Operaciones Ejecutadas por el Banco <http://beo-procurement.iadb.org/home> antes de 10 de agosto 5:00 P.M. (Hora de Washington DC).

Para acceder al Portal del BID, las firmas deberán de generar una cuenta de registro, incluyendo **todos** los datos solicitados por el Portal. En caso de que alguno de los datos solicitados no sea completado, la firma no podrá participar en este o cualquier otro proceso de selección ejecutado por el BID para trabajo operacional. Si su firma ya se haya registrado previamente, deberá de validar que cuenta con **todos** los datos completos y actualizados antes de presentar una expresión de interés.

Los servicios de consultoría ("los Servicios") incluyen la actualización de los estudios de ingeniería de detalle y evaluación técnica, económica, ambiental y riesgo para el proyecto: mejoramiento carretera ruta CA9 norte, tramo: Teculután - Mayuelas, incluyendo los libramientos de Teculután, Santa Cruz y Rio Hondo, Departamento de Zacapa. Estos incluirán al menos:

1. Estudio volumétrico de tránsito
2. Diseño geométrico
3. Señalización y seguridad vial
4. Estudios de hidrología, hidráulica y socavación
5. Geotecnia y diseño estructural del pavimento
6. Diseño estructural
7. Cantidades estimadas de trabajo
8. Estudio socioeconómico
9. Estudio de impacto ambiental
10. Estudio de gestión de riesgo
11. Estudio de estabilidad y diseño de estabilización de taludes, terraplenes y zonas de disposición de materiales
12. Documentos de licitación
13. Análisis y evaluación de impacto ambiental

Se espera que las actividades sean desarrolladas en un plazo máximo de 10 meses a partir de la firma del contrato. **El monto de referencia para esta consultoría corresponde a US\$360.000.**

Las firmas consultoras elegibles serán seleccionados de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Banco Interamericano de Desarrollo: [Política para la Selección y Contratación de Firmas Consultoras para el Trabajo Operativo ejecutado por el Banco - GN-2765-4](#). Todas las firmas consultoras elegibles, según se define en la política, pueden manifestar su interés. Si la Firma consultora se presentara en Consorcio, designará a una de ellas como representante, y ésta será responsable de las comunicaciones, del registro en el portal y del envío de los documentos correspondientes.

El BID invita ahora a las firmas consultoras elegibles a expresar su interés en prestar los servicios descritos arriba donde se presenta un borrador del resumen de los Términos de Referencia de esta asignación. Las firmas consultoras interesadas deberán proporcionar información que indique que están calificadas para suministrar los servicios (folletos, descripción de trabajos similares, experiencia en condiciones similares, disponibilidad de personal que tenga los conocimientos pertinentes, etc.). Las firmas consultoras elegibles se pueden asociar como un emprendimiento conjunto o en un acuerdo de sub-consultoría para mejorar sus calificaciones. Dicha asociación o emprendimiento conjunto nombrará a una de las firmas como representante.

Las firmas consultoras elegibles que estén interesadas podrán obtener información adicional en horario de oficina, 09:00 a.m. - 5:00 PM (Hora de Washington DC), mediante el envío de un correo electrónico a: Mauro Alem (mauroa@iadb.org), Especialista de Transporte.

Banco Interamericano de Desarrollo

División: División de Transporte

Atención: Mauro Alem

1300 New York Avenue, NW, Washington, DC 20577, EE.UU.

Email: mauroa@iadb.org

Sitio Web: www.iadb.org

BORRADOR DE RESUMEN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA

Actualización de los Estudios de Ingeniería de Detalle y Evaluación Técnica, Económica, Ambiental y Riesgo para el Proyecto: Mejoramiento Carretera Ruta CA9 Norte, Tramo: Teculután - Mayuelas, Incluyendo los Libramientos de Teculután, Santa Cruz y Rio Hondo, Departamento de Zacapa

País: Guatemala

Número de Cooperación Técnica: RG-T3402

Nombre de la Cooperación Técnica: Apoyo a la Preparación de Préstamos Cofinanciados con Instrumentos de la Administración General del Estado de España

1. Antecedentes

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 transporte y logísticos del país, afectando la competitividad de las empresas.

La red vial de Guatemala forma parte de la infraestructura clave para el desarrollo económico y social de la nación, ya que con ella se logra la movilidad y accesibilidad de bienes y personas. Por consiguiente, es importante que la red vial cuente con la calidad necesaria para que preste un servicio permanente y eficiente.

Guatemala cuenta con un sistema de transporte de carga que se estructura actualmente a través de dos ejes viales principales que conforman una T invertida: el corredor vial que vincula los puertos del Norte – Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla – y Puerto Quetzal al sur, y el corredor Pacífico que transcurre entre México y El Salvador a través de Guatemala. A estos ejes troncales se añade un eje secundario que vincula el Norte del País con Belice a través del Petén.

La red vial está compuesta de 16.457 kilómetros y está dividida en 4 categorías, siendo la red primaria la que conecta los puertos y pasos de frontera con los principales centros de producción, sin embargo, esta red sólo representa el 22,5% del total de kilómetros. Es la red terciaria, en su mayoría de terracería, la que representa la mayor porción de la red vial (40,2%), seguida de la red de caminos rurales (26,3%) y por último la red secundaria (11%).

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 Red Vial Nacional (RVN) creció un 80%, a una tasa promedio anual de 1,8%. Sin embargo, desde el 2013 solamente se construyó el Camino Rural, tramo: CHITOMAX – LOS PAJALES, en Cubulco, Baja Verapaz, con longitud aproximada de 16.13 km. Adicionalmente, el mantenimiento no es rutinario a pesar de la existencia de una Unidad Ejecutora de Conservación Vial – COVIAL – y sólo el tramo Escuintla-Puerto Quetzal se encuentra concesionado.

El costo de la logística en Guatemala, medido como el porcentaje del valor final del producto, se incrementó del 23% al 29% en cinco años, llegando a ser más del 40% para las PYMEs.

El deterioro de la RVN es consecuencia de la poca disponibilidad del recurso humano 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 un impuesto a la gasolina y que actualmente constituyen una asignación presupuestaria a COVIAL; y (ii) la suspensión de contratos, paralizando obras con aportes fiscales y financiamiento comprometido.

La RVN presenta bajos niveles de servicio en su operación. Esta condición es un obstáculo para promover la productividad de las empresas y la economía en su conjunto. Debido al mal estado de las carreteras se incrementan los costos de operación vehicular, 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.

Para atender este déficit en términos de infraestructura vial, el gobierno de Guatemala, a través del Ministerio de Finanzas, ha expresado su interés para contar con un portafolio de proyectos a ser financiados con recursos del Banco.

Como resultado de este interés, se cuenta con una operación de crédito aprobada por el Congreso de la República por US\$150 millones cuyo objetivo 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. A través de este Programa se mejorarán 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.

Adicionalmente, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda a través de la Dirección General de Caminos ha presentado al Banco un portafolio de proyectos los cuales algunos cuentan con estudios de prefactibilidad mientras que otros ya cuentan con estudios de ingeniería y podrían ser financiados con recursos del banco.

2. Objetivo general

Realizar los Estudios de Ingeniería de Detalle y Evaluación Técnica, Económica, Ambiental y Riesgo para el Proyecto: ***Mejoramiento Carretera Ruta CA9 Norte, Tramo: Teculután - Mayuelas, incluyendo los libramientos de Teculután, Santa Cruz y Rio Hondo, Departamento de Zacapa***, para lo cual el Consultor utilizará de base los estudios que a la fecha se tiene de este tramo. El Consultor deberá proporcionar el personal especializado y con experiencia así como suministrar todos los recursos necesarios para elaborar el diseño geométrico horizontal y vertical, según la sección típica que recomienden los estudios de tránsito, con todas sus características y especificaciones, adaptándose lo más posible al alineamiento existente, si este alineamiento cumple con las normas de diseño, se deben de considerar las obras de protección para reducir el riesgo a que se someterá el proyecto objeto de estudio en la etapa de operación, realizar el levantamiento topográfico de los linderos (límites de propiedad) de fincas que resulten afectadas por la construcción del proyecto.

3. Alcance de los servicios

A continuación, se detalla el alcance de los servicios por capítulo, atendiendo a la siguiente clasificación

- **Revisión Documental:** Se considera que lo existente es suficiente pero se incluye una revisión documental para verificar que está completo
- **Actualización:** Debido a que los estudios disponibles tienen alguna antigüedad es recomendable actualizar la información de campo y el cálculo
- **Complementación:** Aunque el estudio es completo se requiere un complemento conforme a requerimientos o recomendaciones específicas
- **Estudio Detallado:** Se deben adelantar todos los estudios a profundidad pues solo se dispone de información base

CAPÍTULO	TRAZADO	LIBRAMIENTOS
Análisis de alternativas	No se requiere	Presentar un mínimo de dos alternativas de trazado
Topografía	Complementación	Estudio Detallado
Estudio de tránsito	Actualización	Estudio Detallado
Diseño geométrico	Complementación	Estudio Detallado
Geología	Revisión Documental	Revisión Documental
Geotecnia general	Complementación	Estudio Detallado
Geotecnia de puentes	Revisión Documental	Estudio detallado
Diseño de puentes	Complementación Puentes de Mas de 15 Metros de Luz	Estudio Detallado
Hidrología e hidráulica	Revisión Documental	Estudio Detallado
Diseño pavimentos	Actualización S/N Trafico	Estudio Detallado
Estabilidad de taludes	Complementación	Estudio Detallado

4. Criterios de aceptación

La firma debe contar con al menos el siguiente personal clave:

- **Coordinador de Proyecto:** Ingeniero Civil o Vial titulado con experiencia mínima de 5 años, experiencia previa en trabajos similares y en la región
- **Especialista en Diseño Geométrico y Seguridad Vial:** Ingeniero Civil o Vial titulado con experiencia mínima de 5 años, experiencia previa en trabajos similares y en la región
- **Especialista Estructural:** Ingeniero Civil o Vial titulado con experiencia mínima de 5 años, experiencia previa en trabajos similares y en la región
- **Especialista en Pavimentos (Geotecnia):** Ingeniero Civil o Vial/Geólogo titulado con experiencia mínima de 5 años, experiencia previa en trabajos similares y en la región
- **Especialista en Hidrología e Hidráulica:** Ingeniero Civil o Vial o Hidráulico titulado con experiencia mínima de 5 años, experiencia previa en trabajos similares y en la región
- **Especialista en Costos:** Ingeniero Civil o Vial titulado con experiencia mínima de 5 años, experiencia previa en trabajos similares y en la región
- **Especialista en Ingeniería de Tránsito:** Ingeniero Civil o Vial titulado con experiencia mínima de 5 años, experiencia previa en trabajos similares y en la región
- **Especialista en Economía:** Licenciado en Economía con experiencia mínima de 5 años, experiencia previa en trabajos similares y en la región
- **Especialista en Evaluación de Impacto Ambiental y Riesgo:** con experiencia mínima de 3 años, experiencia previa en trabajos similares y en la región

5. Otros requisitos

Mantener una oficina en la Ciudad de Guatemala con cuanto sea necesario para el desarrollo de la Consultoría.