

PROGRAMA DE REHABILITACION Y MODERNIZACION VIAL II

(GU-0130)

RESUMEN EJECUTIVO

Prestatario:	República de Guatemala		
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (MICIVI)/ Dirección General de Caminos (DGC)		
Monto y Fuente:	BID:	(OC) */	US\$ 150.000.000
	Aporte Local:		US\$ 32.000.000
	Total:		US\$ 182.000.000

*/ Hasta US\$25.000.000 se beneficiarán de la financiación parcial de intereses con recursos de la Facilidad de Financiamiento Intermedio (FFI)

Plazos y Condiciones Financieras:	Plazo de amortización:	25 años
	Periodo de gracia:	4 años
	Plazo de desembolso:	4 años
	Tipo de interés:	Variable
	Inspección y Vigilancia:	1%
	Comisión de crédito:	0.75%
	Moneda:	Facilidad Unimonetaria en Dólares americanos

Objetivos: El Programa propuesto tiene como objetivos; (i) continuar los esfuerzos de rehabilitación y mantenimiento de la red de carreteras y de caminos rurales, mediante el financiamiento de inversiones a ser ejecutadas en el periodo 2000-2003; y (ii) consolidar la reforma y modernización del subsector vial que viene realizando el Gobierno de Guatemala para concentrar al MICIVI en las actividades de coordinación, de planeación estratégica y de políticas sectoriales, control y supervisión de obras, y contratación con el sector privado de la ejecución de obras viales y su mantenimiento.

Descripción: El Programa propuesto tendrá una duración de cuatro (4) años y será ejecutado bajo la modalidad por etapas o "time-slice", aprovechando la experiencia adquirida en la operación que está en ejecución. El Programa incluye tres componentes: (i) un primer componente apoyará la rehabilitación y mejoramiento de aproximadamente 450 km de carreteras y corredores viales (US\$96.0 millones); (ii) un segundo componente financiará la rehabilitación de aproximadamente 350 km de caminos en el área rural (US\$41.9 millones); y (iii) un tercer componente apoyará la consolidación de la reforma institucional del sector vial (US\$4.5 millones).

Se han seleccionado los proyectos para el primer año de la operación y se

ha concluido la preparación de los estudios de ingeniería, económicos y ambientales para los mismos. La selección de proyectos que conformarían el programa para el segundo y tercer año de la operación se realizará considerando los criterios acordados con el Banco.

Estrategia del Banco en el país y en el sector:

El Programa propuesto por el Gobierno de Guatemala es consistente con la estrategia del Banco para el país en la medida en que el desarrollo de una adecuada infraestructura vial es una base fundamental de los principales lineamientos de la estrategia del Banco en Guatemala, definida en el documento de país, que consiste en: (i) la incorporación de la población pobre indígena y rural al proceso de desarrollo sostenido, principalmente mediante programas de participación comunitaria que contribuyan a acelerar y consolidar el logro de la paz; (ii) la ampliación y mejoramiento de los servicios sociales, a través de programas orientados a mejorar la cobertura, la calidad y la eficiencia de los servicios sociales básicos; (iii) la modernización del Estado, a través del apoyo a reformas que permitan mejorar su eficiencia en los tres poderes, lograr una mejor prestación y regulación de los servicios públicos, y reestructurar el gasto y la fiscalización financiera pública; y (iv) el desarrollo y crecimiento de los sectores productivos, mediante acciones que fomenten el flujo eficiente de capitales e incrementen la competitividad internacional de sus productos.

Revisión de Medio ambiente y Aspectos Sociales:

El Programa no presenta impactos ambientales y sociales negativos significativos, por tratarse de un programa de rehabilitación y mejoramiento de caminos existentes en áreas ya desarrolladas e intervenidas; los impactos son localizados, previsibles y mitigables. Las obras de rehabilitación que serán realizadas dentro del Programa, no ofrecen mayores dificultades constructivas, no implican reasentamientos de población, ni conllevan cambios de trazado de las vías. Se han elaborado Estudios de Evaluación de Impactos Ambientales (EIA) y Evaluaciones de Impacto Socioeconómico (EIS) para los cuatro proyectos seleccionados para el primer año. Los estudios indican que los proyectos tienen un efecto positivo al considerar su impacto global. Los proyectos presentan pocos impactos ambientales adversos, cuya intensidad, extensión y duración se mantienen en rangos de medio a bajo que, a la vez son reversibles y geográficamente limitados. Los estudios realizados indican que ninguno de los proyectos del Programa contempla nuevos desarrollos en las zonas de influencia; las obras a realizar mejorarán el acceso a áreas de producción agrícola y zonas urbanas ya consolidadas. Los diseños preparados incluyen las previsiones ambientales necesarias y los presupuestos adecuados para mitigar los impactos ambientales y sociales.

Beneficios:	<p>Las obras a realizarse en el Programa propuesto van a facilitar el acceso a los mercados de la producción agrícola de las zonas aledañas a costos más bajos de operación vehicular como consecuencia del mejor estado de los caminos a rehabilitarse. Además, la mejor transitabilidad de los caminos rehabilitados permitirá reducciones en el tiempo de viaje de los pasajeros de automóviles y omnibuses promoviendo, entre otros, el turismo sostenible en zonas rurales del país. Adicionalmente, en la medida en que los costos de operación de los vehículos se trasladen a los productores agrícolas y pasajeros y en la medida en que éstos pertenezcan a grupos de ingresos bajos, el Programa generaría beneficios no tan sólo económicos sino también sociales al mejorar la distribución del ingreso en las zonas de influencia.</p>
Riesgos:	<p>La operación propuesta no presenta riesgos sustanciales. Los riesgos usualmente presentados en este tipo de Programa con respecto a la continuidad y nivel de mantenimiento del sistema vial, y a la debilidad de las estructuras que existen para la financiación, planificación y administración de la conservación vial han sido mitigados con los esfuerzos de la operación en ejecución. El componente de fortalecimiento institucional de la presente operación apoyará la consolidación de la reforma del sector vial, contribuyendo a mitigar los riesgos mencionados.</p>
Cláusulas Contractuales Especiales:	<p><u>A. Condiciones previas al primer desembolso</u></p> <p>El Organismo Ejecutor deberá presentar al Banco: (i) el Plan de Acción detallado para la ejecución del Programa, incluyendo la organización prevista, los apoyos que serán suministrados por las diferentes áreas operativas de la DGC y evidencia de haber contratado, previo acuerdo con el Banco el Coordinador de Programa. (Para. 3.2) ; y (ii) evidencia de que el fondo de mantenimiento vial continúa operando con el grado suficiente de autonomía, un mandato claro y recursos adecuados para su ejecución (Par. 3.7).</p> <p><u>B. Otras condiciones contractuales especiales</u></p> <p>a. Antes de las adjudicaciones de las obras del Programa, el Organismo Ejecutor deberá presentar evidencia de que se han contratado los servicios de consultoría para la supervisión de las mismas. (Para. 3.9).</p> <p>b. La elegibilidad de proyectos para el segundo y tercer año de la operación estará sujeta a que, durante las reuniones de monitoreo anual respectivas, se demuestre que se están cumpliendo satisfactoriamente las condiciones acordadas con el Banco (Para 3.7).</p> <p>c. Para atender los aspectos ambientales y sociales del Programa, el contrato de préstamo incorporará una cláusula similar a la 4.05 (b) del contrato vigente, con modificaciones que reflejen la obligación de realizar EIS y consultas públicas en el área de influencia de los proyectos; la incorporación de un especialista en aspectos sociales; y el compromiso de aplicar la Política de Reasentamientos Involuntarios, si fuere requerido en alguno de los proyectos.</p>

El Contrato de Préstamo incluirá adicionalmente, las condiciones estándares del Banco relacionadas, entre otras, con aspectos técnicos y ambientales, auditoría, informes, inspecciones, evaluaciones, mantenimiento, contratación de consultores y adquisición de bienes.

**Clasificación
sobre Equidad
Social y
Reducción de la
Pobreza**

El presente Programa califica como un proyecto que promueve la equidad social como se describe en los objetivos claves para la actividad del Banco contenidos en el Informe sobre el Octavo Aumento General de Recursos (Documento AB-1704). La operación califica como un proyecto orientado a la reducción de la pobreza (PTI), de acuerdo con los análisis realizados que estiman que más del 50% de los potenciales beneficiarios tienen ingresos por debajo de la línea de pobreza (ver para. 4.17). El prestatario ha solicitado utilizar parcialmente el 10% de financiamiento adicional correspondiente a la clasificación de PTI.

**Excepciones a las
Políticas del
Banco:**

No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

Adquisiciones:

Las contrataciones de ejecución de obras, servicios de consultorías y adquisiciones de equipamiento financiadas con recursos del Banco, deberán hacerse mediante licitaciones de conformidad a las normas y procedimientos del Banco al respecto. Se convocará a licitación pública internacional para adquirir bienes por la suma equivalente de US\$300.000 o mayor y para la ejecución de obras por la suma equivalente de US\$3.000.000 o mayor. Para la licitación de las obras del Programa por la suma equivalente de US\$5.000.000 o mayor, se empleará el sistema de precalificación de proponentes. Para las consultorías, se convocará a concurso internacional cuando las mismas excedan del equivalente de US\$200.000. (Par. 3.11)

I. MARCO DE REFERENCIA

- 1.1 Mediante una segunda fase del Programa de Rehabilitación y Modernización Vial, se propone dar continuidad al apoyo que el Banco viene prestando a Guatemala en sus esfuerzos para la rehabilitación de la red de carreteras y caminos rurales y para consolidar la modernización institucional del sector vial.

A. Avance de la Operación en Ejecución

- 1.2 El Programa en ejecución, aprobado en 1995 para apoyar la reforma del sector vial y financiar una porción del programa de inversiones viales en el período 1996-1999, muestra un avance satisfactorio en el logro de sus objetivos de desarrollo y en la implementación de las metas propuestas en sus dos subprogramas.
- 1.3 La mejora sustancial en el estado de condición general de la red vial, y la rehabilitación y mejoramiento de carreteras en áreas rurales ha permitido avanzar en el logro de los objetivos de desarrollo del Programa. Esto trajo como beneficio la reducción de los costos de operación vehicular (en un 40% en los caminos de las zonas rurales y de aproximadamente un 18% con las rehabilitaciones de carreteras pavimentadas), expresados principalmente en tiempo de transporte, tiempo del usuario y gastos de operación de los vehículos propiamente dichos. A ésto, hay que agregar la integración y el desarrollo de nuevos mercados al núcleo nacional llevando progreso a zonas abandonadas en un área de influencia directamente beneficiada con una población del orden de 700.000 habitantes. El progreso económico de esas zonas se incrementó a través de la participación de empresas de mantenimiento privado, que contratan a personal del lugar para la realización de los trabajos, en especial en la ZONAPAZ (Departamentos de Quiché, Huehuetenango, San Marcos, Alta y Baja Verapaz), a través de contratos con microempresas. El desarrollo vial se vio acompañado con el desarrollo de programas de salud y educación, los cuales fueron favorecidos por la mejora en la accesibilidad a los centros humanos. Estos desarrollos permitieron al Programa contribuir en el proceso de consolidación de los acuerdos de paz y dieron apoyo al Gobierno a dar cumplimiento a los diferentes compromisos adquiridos con la firma de la paz, en materia de aspectos socioeconómicos y situación agraria, al tiempo de consolidar la política de combate a la pobreza del País.
- 1.4 El Subprograma de reforma y modernización del sector presenta importantes avances, en sus objetivos de *optimizar las funciones del Estado*, concentrando sus actividades en la definición de políticas, la planeación estratégica y el control y supervisión de obras; y de incrementar la participación privada en la ejecución y mantenimiento de obras, así:
 - a. **Reestructuración y Fortalecimiento de la DGC:** La DGC del MICIVI fue reestructurada en 1996, sus funciones y mandatos fueron redefinidos y se implementaron nuevos manuales de procedimientos y de personal. Se conformó el Departamento de Gestión Ambiental (DGA) fortaleciéndolo con recurso humano, capacitación, equipo y oficinas. Como resultado del programa de modernización, el recurso humano de la DGC disminuyó de 11,300 a 6,100 empleados. La reestructuración y fortalecimiento de la DGC le permitieron planear, controlar y

supervisar obras de rehabilitación y mejoramiento vial que han multiplicado por 2.5 veces los niveles de inversión anual, pasando de un promedio de US\$89 millones en el período 1992-1995 a US\$229 millones anuales en el período 1996-1999.

- b. ***Sostenibilidad del Mantenimiento:*** La creación en 1997 de un fondo privativo para el mantenimiento vial financiado con recursos permanentes provenientes del impuesto a los combustibles, y de la Unidad de Conservación Vial (COVIAL), encargada de administrar dichos recursos, permitió elevar el mantenimiento de la red vial a niveles que superan los objetivos fijados en el Programa en ejecución. Los gastos en mantenimiento vial, ejecutados por COVIAL y las Zonas Viales de la DGC, alcanzaron un promedio anual de US\$78M frente a una meta de US\$39M anuales fijada al comienzo del Programa. Estos recursos permitieron que, en 1998, el 79% de la red recibiera un mantenimiento adecuado frente a sólo un 30% al comienzo del Programa. Se proyecta que al final del Programa se habrá alcanzado la meta del 90% propuesta. La creación de COVIAL ha coadyuvado a la generación de nuevas fuentes de empleo, habiéndose contratado en 1999 más de trescientas empresas privadas de mantenimiento, generando en el año un total de más de 6,000 empleos directos y 30,000 empleos indirectos.
- c. ***Incorporación del sector privado:*** La totalidad del presupuesto asignado a COVIAL es utilizado por contratación con el sector privado, como resultado de lo cual el 88% del total de egresos por mantenimiento en 1998 fue realizado mediante contratos con el sector privado, superando el 85% previsto como meta a ser alcanzada en el año 2000. Por otra parte, en 1999 se creó la Unidad de Concesiones y Desincorporación (UCD) del MICIVI, que tiene a su cargo el programa de concesiones para la incorporación del sector privado en la construcción de carreteras. Se ha otorgado la concesión de la autopista Palin-Escuintla y se ha propuesto iniciar una segunda fase del programa de concesiones.

- 1.5 En el Subprograma de Inversiones Viales se superaron ampliamente las metas previstas como resultado de los esfuerzos realizados en rehabilitación y mantenimiento. La proporción de la red pavimentada en malas condiciones se disminuyó del 72% (en 1995) al 22% en 1998, frente a una meta prevista a alcanzar al final del Programa del 51%. El Programa permitió contratar la rehabilitación de 420 km de carreteras, cuya ejecución ha concluido satisfactoriamente para 359 km. Igualmente, con el Programa se rehabilitan 162 km de caminos rurales y se realizan actividades de mantenimiento en 1539 km de la ZONAPAZ, fundamentalmente en los Departamentos de Quiché y Huehuetenango.

B. Entorno del Programa

1. Entorno macroeconómico

- 1.6 Guatemala sufrió una situación de inestabilidad económica en los años ochenta, y una crisis fiscal y de balanza de pagos en 1990. Sin embargo, en enero de 1991, el Gobierno inició un programa integral de estabilización y ajuste estructural. Durante el período 1995-1998 la situación macroeconómica mejoró sustancialmente. La posición fiscal y de la balanza de pagos se reforzó, la inflación se redujo a un dígito y el PIB creció a un

promedio del 4% por año. Las reformas estructurales avanzaron satisfactoriamente entre 1997-1998, especialmente en los temas de desincorporación y privatización. Sin embargo, durante la primera parte de 1999, el crecimiento económico desaceleró y el marco macroeconómico se deterioró. El déficit fiscal se está ampliando, en parte por efecto de una ampliación presupuestaria que, aunque fue derogada posteriormente, resultó en un incremento en el gasto total para 1999. Igualmente, la moneda nacional se está devaluando a un ritmo acelerado, el déficit de la cuenta corriente sube y las pérdidas de reservas externas aumentan, mientras que la inflación, aunque todavía a niveles bajos, se está acelerando. La situación del sector financiero empeoró en el primer trimestre de 1999, al producirse una pérdida de confianza en el sistema financiero interno e iniciarse fugas de capital. La presión resultante sobre el tipo de cambio se intensificó por la baja en los ingresos de exportación, afectados por la reducción del precio del azúcar, y del café. En estas condiciones, se espera que en 1999 el crecimiento del PIB sea del 3,6% y el déficit del Gobierno Central esté cerca al 2.7% del PIB.

- 1.7 Para mantener el progreso de los acuerdos de paz sin debilitar más la posición externa y despertar las presiones inflacionarias, la política fiscal debe concentrarse en un mayor fortalecimiento de los ingresos tributarios y en el mantenimiento de una cautelosa observación del crecimiento del gasto. En este sentido se espera que las autoridades y demás actores comprometidos en los esfuerzos destinados a construir un consenso nacional sobre el programa fiscal (*Pacto Fiscal*) generen rápidamente nuevas propuestas tributarias a ser implementadas por la próxima Administración. Por otra parte, las iniciativas del gobierno para reforzar el sistema financiero se tradujeron en agosto en una nueva ley de bancos que incluyó incrementos en el capital de los bancos, y una limitación de los préstamos vinculados. Se requiere sin embargo, una reforma profunda del sector bancario, la cual se está preparando con el apoyo del Banco. Dentro de este contexto macroeconómico, es importante destacar los esfuerzos realizados en el campo fiscal para dotar al sector vial de una fuente de recursos segura, mediante la creación del fondo privativo para el mantenimiento vial con recursos provenientes del impuesto a los combustibles.

2. Entorno sectorial

- 1.8 El MICIVI es el ente rector del sector transporte en el país y, como resultado del proceso de modernización apoyado con la Fase I, actualmente ejerce sus funciones en el sector vial, a través de: (i) la DGC, responsable de la planificación estratégica, así como del control y supervisión de las actividades de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de carreteras y caminos; (ii) COVIAL encargado de administrar los recursos del fondo privativo para el mantenimiento vial y de ocuparse de la programación y supervisión del mantenimiento por contrato; y (iii) la UCD, encargada de llevar a cabo los programas de concesiones en el área de infraestructura. La DGC se ha reestructurado para efectuar la gestión, planificación y el monitoreo de los proyectos de rehabilitación vial. Entre sus dependencias cuenta con 14 Zonas Viales, distribuidas en el país, las cuales atienden las emergencias y el mantenimiento por administración de parte de la red vial de terracería que no es atendida por COVIAL. La operación propuesta apoyará la consolidación de la reforma sectorial, mediante el fortalecimiento de las instituciones sectoriales.

- 1.9 COVIAL administra los fondos privativos derivados de un impuesto a los combustibles mediante un fideicomiso. COVIAL se encuentra bajo la dirección de un Consejo Consultivo, conformado por seis miembros, entre los que se encuentra el Ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda o el Vice Ministro que designe, el Ministro de Finanzas Públicas o el Vice Ministro que designe, el Director General de Caminos, un representante de la coordinadora General de Transporte, un representante de la Cámara de la Construcción, un representante de la Cámara del Agro. Las actividades de COVIAL cubren toda la red vial pavimentada y un gran porcentaje de la red de terracería. El Gobierno y los sectores involucrados se encuentran analizando una iniciativa de Proyecto de Ley para garantizar la sostenibilidad de COVIAL, otorgándole mayor autonomía, personería jurídica y patrimonio propio.
- 1.10 La red vial administrada por el MICIVI cuenta con una longitud aproximada de 13.900 km, los cuales incluyen 4.300 km (31%) pavimentados, 6.700 km (48%) de terracería, y 2.900 km (21%) caminos rurales de tierra. Diferentes factores entre los que se puede mencionar el avanzado tiempo de servicio de la red vial, las estrategias postergadas de mantenimiento preventivo en años anteriores y el gran crecimiento del tráfico y cargas han afectado la red vial. En los últimos años, el estado de condición superficial del total de la red vial pavimentada evolucionó del 28% en un nivel bueno en 1996 a aproximadamente un 78% en 1999. Estos logros se alcanzaron gracias al programa coordinado de rehabilitación y mantenimiento de vías que efectúan la DGC y COVIAL.
- 1.11 En adición a la DGC, existen múltiples entidades del estado y entidades financieras que promueven y ejecutan caminos en zonas rurales, lo cual ha originado una duplicación de esfuerzos y recursos que no permiten un desarrollo coordinado y oportuno. A fin de que la DGC pueda ejercer un adecuado papel rector y coordinador de estas actividades, el Banco facilitó la preparación de un diagnóstico de esta problemática y la realización de un Taller sobre Caminos Rurales. La operación apoyará la implementación de las conclusiones de dicho Taller, incluyendo el establecimiento del mecanismo de coordinación interinstitucional para la construcción y mantenimiento de caminos en las zonas rurales y el desarrollo de un inventario actualizado de la red de caminos rurales a nivel nacional.

3. El Plan de Desarrollo Vial 2000-2010

- 1.12 El tamaño del territorio y la concentración geográfica de las regiones de mayor desarrollo, han contribuido en gran medida al predominio actual del sistema de transporte por carretera frente a los otros medios en Guatemala. Con el apoyo del Banco, se elaboró el Plan de Desarrollo Vial 2000-2010 (PDV), el cual considera el futuro desempeño del transporte a nivel interno, así como los diferentes factores que influyen en el país a consecuencia del proceso de globalización y de la apertura de mercados, principalmente con Centro América y América del Norte. Las políticas que guían el PDV incluyen: (i) incorporación a mercados de zonas de producción actualmente aisladas o con accesos insuficientes; (ii) mejoramiento del corredor vial interoceánico (Pacífico - Atlántico); (iii) mejoramiento del corredor vial Pacífico Centroamericano; y (iv) incrementar del 43% al 100% el número de municipios con accesos pavimentados.

- 1.13 En general, el programa de inversiones propuesto en el PDV apunta entre otros, a fortalecer la política gubernamental de provisión de Infraestructura básica establecida en el Acuerdo de Paz sobre Aspectos Socioeconómicos y Situación Agraria, facilitando la implementación de la estrategia integral de acceso a los campesinos a la tierra y otros recursos productivos, ampliando las posibilidades de participación de la población indígena en el desarrollo nacional. La provisión de infraestructura vial transitable en toda época del año coadyuvará al fortalecimiento de los mecanismos y condiciones que garanticen una participación efectiva de la población indígena, con el objeto de establecer bases para un desarrollo participativo y sostenible. Para los primeros 4 años de inversión, los proyectos identificados en el PDV, darán continuidad a los esfuerzos emprendidos por el presente Gobierno dirigidos a apoyar al proceso del establecimiento y consolidación de la paz, fomentar el desarrollo de la región noroccidental que actualmente constituye la ZONAPAZ y proporcionar los insumos y servicios mínimos necesarios a la población residente en dicha región, así como aquellos grupos de refugiados y repatriados que están siendo establecidos en la misma, con lo cual también se dará apoyo a la política de "Combate a la Pobreza" del país.
- 1.14 El PDV, en favor de mejorar los índices de desempleo y facilitar la integración de la mujer y de la población rural en general al proceso económico productivo, contempla la adjudicación de contratos de mantenimiento y ejecución de obra civil a empresas contratistas privadas, las cuales han generado, sobre las bases de igualdad entre géneros, diversidad de empleos al género femenino en actividades de organización, supervisión, control, apoyo logístico, suministro de bienes, comestibles y servicios varios, asegurando las mismas posibilidades que al hombre, la adjudicación de contratos de servicio y otros recursos productivos y tecnológicos, incluyendo el crédito. Con la estrategia indicada, se dará apoyo a la política económica orientada a incrementar la utilización de mano de obra local, crear las condiciones que permitan alcanzar niveles crecientes y sostenidos de ocupación y reducir fundamentalmente el subempleo estructural, permitiendo elevar progresivamente el ingreso real de los trabajadores.
- 1.15 Los resultados del PDV indican que en el período 2000-2010 será necesario rehabilitar y mejorar 2.455 km. de carreteras de la red vial pavimentada y 3.541 km de caminos de la red vial no pavimentada. Los requerimientos para llevar a cabo las inversiones en construcción, rehabilitación y mejoramiento de la red vial, sumados a las necesidades de mantenimiento de la misma, resultarían en egresos en el período 2000-2010 del orden de losUS\$2.500 millones.
- 1.16 Las autoridades han planteado el interés de contar con el apoyo del Banco en el desarrollo de la segunda fase del programa de concesiones al sector privado, la cual daría continuidad al proceso iniciado con la concesión de la Autopista Palín – Escuintla. Para la segunda fase del programa de concesiones, se están considerando diferentes carreteras, incluyendo: la ruta alterna a la carretera al Atlántico *CA-9N Guatemala - El Rancho* (85 km); la *CA-9S Escuintla – Puerto Quetzal*; *CA-2 Alterna La Máquina – Finca La Aurora*; y *CA-2W Escuintla - Cuyotenango*. El análisis preliminar realizado por el MICIVI indica que será necesario adoptar modalidades de inversión conjunta sector privado - sector público, para lo cual el Gobierno planea presentar una solicitud para que el Banco financie el aporte del Estado una vez se cuente con los resultados de los estudios básicos

requeridos para el otorgamiento de la concesión (ingeniería detallada, estudio de tráfico, análisis económico - financiero y estudio de impacto ambiental y social). Se ha propuesto que, con recursos disponibles del préstamo 883/OC, se financien los estudios para el tramo que se seleccione como más factible a ser concesionado.

4. Gastos y financiamiento del sector vial

- 1.17 El Cuadro I-1 presenta la evolución de los egresos del sector vial en los últimos años. Se puede observar un marcado crecimiento entre el período 92-95 y el período 96-99. Los egresos anuales alcanzaron en los años 1998 y 1999, un promedio anual de US\$250 millones. Uno de los principales logros fue la creación del Fondo Privativo para el Mantenimiento de las Carreteras, así como un incremento importante en las asignaciones de presupuesto nacional.

CUADRO I-1 Gastos y Financiamiento del Sector Vial US\$ millones equivalentes						
	Total			Promedio anual		
	92-95	96-99	00-03	92-95	96-99	00-03
Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento Vial	237.4	583.2	804.9	59.4	145.8	201.2
Mantenimiento Vial	108.1	312.9	311.8	27.0	78.2	77.9
Funcionamiento y otros	12.4	18.3	13.5	3.1	4.6	3.4
Total Egresos	357.9	914.4	1130.2	89.5	228.6	282.5
BID 883/OC, 884/OC, 1147/OC	0.0	141.2	25.3	0.0	35.3	6.4
BID Propuesto	0.0	0.0	150.0	0.0	0.0	37.5
BCIE contratado	36.1	139.2	130.8	9.0	34.8	32.7
BCIE en trámite	0.0	0.0	110.9	0.0	0.0	27.7
Banco Mundial	5.6	32.0	54.7	1.4	8.0	13.7
BJCI	0.0	0.0	49.8	0.0	0.0	12.5
Otros Donantes	9.4	30.3	12.0	2.4	7.6	3.0
Por Definir	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Subtotal externo	51.1	342.7	533.5	12.8	85.7	133.4
Presupuesto Nacional	306.8	429.5	352.5	76.7	107.4	88.1
Impuesto Fondo Vial	0.0	142.2	244.2	0.0	35.5	61.0
Subtotal local	306.8	571.7	596.7	76.7	142.9	149.2
Total Fuentes	357.9	914.4	1130.2	89.5	228.6	282.5

- 1.18 Las necesidades del sector vial en el período 2000-2003 serán del orden de US\$1.130 millones, con un promedio de US\$282.5 millones anuales. La financiación de estos egresos esta prevista en un 47% con recursos de financiamiento externo y el 53% restante provendría de aportes locales. Aproximadamente la mitad de los recursos externos ya se encuentra asegurada con préstamos vigentes, cuyos desembolsos en el período 2000-2003 ascenderían a US\$273.5 millones provenientes del Banco Mundial, del Banco Japonés para la Cooperación Internacional (BJCI), del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), de la KfW y del BID. Los préstamos por contratar ascienden a US\$260.9 millones, la operación propuesta se propone financiar US\$150 millones, y el

Gobierno está tramitando financiamiento adicional con el BCIE, cuyos desembolsos en el período ascenderán a US\$110.9 millones. Para financiar el aporte local, se ha considerado que los aportes de presupuesto nacional serían de aproximadamente US\$88.1 millones anuales y el fondo vial aportaría aproximadamente US\$61 millones anuales.

5. Otros aspectos del sector vial

- 1.19 Como parte del proceso de modernización del sector el Gobierno ha impulsado el desarrollo de los aspectos de seguridad vial. El país viene ejecutando un amplio Programa de Señalización y Seguridad Vial, con recursos propios y financiación del BCIE por US\$13.7 millones y asistencia técnica del Banco Mundial por US\$400 mil. El programa del BCIE incluye el diseño, fabricación e instalación de los elementos de señalización horizontal, y vertical, así como dispositivos de seguridad en 3.000 km de carreteras primarias y secundarias del país. Igualmente, se incluye una campaña de educación y concientización en seguridad vial y conservación de los dispositivos de señalización. El programa del Banco Mundial financia el diseño de un Programa Nacional de Seguridad Vial. Con base en dicho Programa, la operación propuesta se propone apoyar la implementación de las recomendaciones resultantes de estos estudios, que servirán de soporte a la estrategia de seguridad vial a nivel nacional. En lo que respecta a los documentos de ingeniería y los pliegos de cargo para la licitación de obras, estos incluyen recursos y especificaciones técnicas para la instalación de elementos de seguridad vial y señalización horizontal y vertical; así como la adopción de medidas de seguridad vial durante el período de construcción.
- 1.20 El Banco viene apoyando con la operación en ejecución, la implementación del sistema de control de pesos y dimensiones. La DGC ha avanzado en un proyecto piloto con la Autoridad Portuaria para la concesión de la operación de las básculas de los puertos, y está en proceso de adquirir equipos de pesaje portátiles, para realizar por administración un control de sobrepesos en la red vial. El sistema global de estaciones permanentes fijas y móviles está en ejecución y concluirá dentro del plazo de vigencia del Programa.

C. Experiencia del Banco y Otras Agencias

- 1.21 El Banco financia el Programa de Rehabilitación y Modernización Vial (Préstamos 883/OC, 884/OC y 695/OP) que avanza satisfactoriamente, habiéndose comprometido el 100% de los fondos del programa y desembolsado el 80% de los recursos del Banco. El cumplimiento de las cláusulas contractuales ha sido satisfactorio y, como se explicó anteriormente, muchas de las metas previstas en el Programa han sido superadas. Por otra parte, a fines de 1998, en una rápida respuesta a la emergencia causada por el Huracán Mitch, el Banco aprobó el Programa de Emergencia por Desastres Naturales (Préstamo 1147/OC-GU), el cual es ejecutado por el MICIVI, en coordinación con la Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres (CONRED) y el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación (MAGA). Esta operación, más la reasignación de recursos de operaciones en ejecución por US\$22 millones, permitieron a las autoridades contar con recursos utilizados para reparar los daños producidos por el Huracán Mitch en la infraestructura de transporte y otros sectores básicos.

- 1.22 La DGC se encuentra ejecutando satisfactoriamente el Programa de Carreteras Principales y Caminos Rurales financiado por el Banco Mundial (US\$66.7 millones), el cual cuenta con cofinanciamiento de la BJCI(US\$49.8 millones). El BCIE se encuentra financiando cinco proyectos por un monto de US\$191.8 millones y el KfW financia la rehabilitación de caminos rurales por US\$13 millones.

D. Consistencia con la Estrategia del Banco

- 1.23 El Programa propuesto es consistente con la estrategia del Banco para el país en la medida en que el desarrollo de una adecuada infraestructura vial es una base fundamental de los principales lineamientos de la estrategia del Banco en Guatemala, definida en el documento de país, que consiste en: (i) la incorporación de la población pobre indígena y rural al proceso de desarrollo sostenido, principalmente mediante programas de participación comunitaria que contribuyan a acelerar y consolidar el logro de la paz; (ii) la ampliación y mejoramiento de los servicios sociales, a través de programas orientados a mejorar la cobertura, la calidad y la eficiencia de los servicios sociales básicos; (iii) la modernización del Estado, a través del apoyo a reformas que permitan mejorar su eficiencia en los tres poderes, lograr una mejor prestación y regulación de los servicios públicos, y reestructurar el gasto y la fiscalización financiera pública; y (iv) el desarrollo y crecimiento de los sectores productivos, mediante acciones que fomenten el flujo eficiente de capitales e incrementen la competitividad internacional de sus productos.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivos

- 2.1 El Programa propuesto tiene como objetivos; (i) continuar los esfuerzos de rehabilitación y mantenimiento de la red de carreteras y de caminos rurales, mediante el financiamiento de inversiones a ser ejecutadas en el período 2000-2003; y (ii) consolidar la reforma y modernización del subsector vial que viene realizando el Gobierno de Guatemala para concentrar al MICIVI en las actividades de coordinación, de planeación estratégica y de políticas sectoriales, control y supervisión de obras, y contratación con el sector privado de la ejecución de obras viales y su mantenimiento.
- 2.2 El Anexo II-1 presenta el Marco Lógico del Programa, cuya preparación se ha fundamentado en el estado de cumplimiento del Marco Lógico del Programa en ejecución. El estado de cumplimiento de los objetivos fijados para la Fase I es altamente satisfactorio. Los objetivos del nuevo Programa ponen énfasis en proseguir con el fortalecimiento institucional, tanto de la DGC como de COVIAL; en darle continuidad a la rehabilitación de los corredores viales principales y al mejoramiento de caminos en el área rural.

B. Estructura del Programa

- 2.3 El Programa propuesto tendrá una duración de cuatro (4) años y será ejecutado bajo la modalidad por etapas o "time-slice", aprovechando la experiencia adquirida en la operación que está en ejecución. El Programa incluye tres componentes que se describen a continuación:

1. **Rehabilitación y Mejoramiento de Carreteras y Corredores Viales (US\$96.0 millones)**

- 2.4 Este componente financiaría la rehabilitación y mejoramiento de aproximadamente 450 km de carreteras. Con base en los resultados del PDV 2000-2010, se han identificado los proyectos para el primer año de la operación. Para esta definición se han tomado en cuenta los parámetros económicos y las estrategias vigentes en los planes de desarrollo nacional, otorgando especial atención a los corredores de exportación que permitirán incrementar la competitividad de la producción nacional. Se han seleccionado las obras a licitar para el primer año del Programa. La selección de proyectos que conformarían el programa para el segundo y tercer año de la operación se realizará considerando la evaluación y definición de prioridades del PDV y los criterios de selección acordados con el Banco.

2. **Rehabilitación y Mejoramiento de Caminos en el Area Rural (US\$41.9 millones)**

- 2.5 Este componente dará continuidad a los esfuerzos realizados con la operación en ejecución en los departamentos de Quiché y Huehuetenango, con la posibilidad de extenderse a otros departamentos en la medida que se cuente con estudios disponibles. Se financiarán aproximadamente 350 km de caminos rurales. Se han seleccionado las obras

a licitar para el primer año del Programa. Los caminos del segundo y tercer año serán seleccionados a partir del inventario del Plan de Desarrollo Vial de Caminos en el Area Rural, preparado por la DGC.

3. Fortalecimiento Institucional y Sostenibilidad del Mantenimiento (US\$4.5 millones)

- 2.6 La operación complementará los esfuerzos realizados con la operación vigente para implementar la reestructuración de la DGC, consolidar el establecimiento de COVIAL y apoyar la estrategia de seguridad vial a nivel nacional. Se elaboró un diagnóstico de las necesidades para consolidar la modernización del sector vial, incluida la preparación de términos de referencia para las asesorías y asistencias técnicas requeridas, y necesidades de equipamiento con su presupuesto estimado. Para continuar fortaleciendo, ampliando y consolidando las actividades de mantenimiento vial, la presente operación apoyará a COVIAL en las áreas de administración financiera, manejo de estadísticas, análisis de la capacidad de las empresas contratistas y realización de estudios y auditorías. Especial atención se otorgará en este componente a la modernización de las zonas viales de la DGC encargadas de realizar el mantenimiento de los caminos de terracería, las cuales durante la reciente emergencia demostraron que su existencia constituye un complemento fundamental al sistema de mantenimiento vial por contrato, responsabilidad de COVIAL. El diagnóstico realizado mostró que una alta proporción del equipo de mantenimiento de las zonas viales presenta un alto grado de deterioro y requiere reparaciones mayores. Con el fin de permitirles a las Zonas Viales cumplir su función de mantenimiento de la red de terracería en forma eficiente y cumplir su papel en la atención de emergencias, la operación propuesta apoyará el plan de modernización emprendido por la DGC, con recursos destinados a consultorías, capacitación y la rehabilitación de una porción del equipo de mantenimiento vial que requiere reparación.

C. Costo y Financiamiento

- 2.7 El costo total del programa será de US\$182 millones, incluyendo los costos directos de los tres componentes mencionados, el rubro de Ingeniería y Administración, los gastos financieros y los imprevistos. Se propone con la presente operación que el Banco financie US\$150 millones, de los cuales la suma de US\$25 millones del préstamo se beneficiaría de la financiación parcial de intereses con recursos de la Facilidad de Financiamiento Intermedio (FFI) disponibles para Guatemala.
- 2.8 La contrapartida local asciende a US\$32 millones, de los cuales US\$16,9 millones cubrirán gastos locales y los US\$15.1 millones restantes corresponden al pago de gastos financieros del préstamo del Banco. El Gobierno de Guatemala se compromete a aportar los recursos requeridos para la ejecución del Programa, los cuales serán asignados a los presupuestos del MICIVI y del Ministerio de Finanzas Públicas (MINFIN). El aporte local representa el 17.6% del costo del Proyecto el cual, por tratarse de una operación que califica como orientada a la reducción de la pobreza, satisface la matriz de financiamiento para Guatemala, al considerar los 10 puntos de financiamiento adicional.

CUADRO II-1 Estimativo de Costos y Plan de Financiamiento US\$ millones equivalentes				
Categoría	BID	Aporte Local		Total
		MINFIN	MICIVI	
1. Ingeniería y Administración	13.0	0.0	1.5	14.5
1.1 Ingeniería y Estudios	2.6	0.0	0.3	2.9
1.2 Supervisión y Auditoría	9.9	0.0	1.1	11.0
1.3 Apoyo a la Administración del Programa	0.5	0.0	0.1	0.6
2. Costo Directo Construcción	124.1	0.0	13.8	137.9
2.1 Rehabilitación y mejoramiento carreteras	86.4	0.0	9.6	96.0
2.2 Mejoramiento de caminos área rural	37.7	0.0	4.2	41.9
3 Costos Concurrentes Asociados	4.1	0.0	0.4	4.5
3.1 Fortalecimiento Institucional	2.2	0.0	0.2	2.4
3.2 Dotación de Equipo	1.9	0.0	0.2	2.1
4 Sin Asignación Específica	7.3	0.0	1.2	8.5
4.1 Imprevistos	7.3	0.0	1.2	8.5
5. Gastos Financieros	1.5	15.1	0.0	16.6
5.1 Intereses	0.0	13.5	0.0	13.5
5.2 Comisión de Crédito	0.0	1.6	0.0	1.6
5.3 Inspección y vigilancia	1.5	0.0	0.0	1.5
Total Programa	150.0	15.1	16.9	182.0

III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Prestatario y Ejecutor

- 3.1 El Prestatario será la República de Guatemala. El Ejecutor del Programa será el MICIVI por medio de la DGC. La DGC coordinará con COVIAL la ejecución del componente de apoyo institucional que permitirá la consolidación de esta unidad.

B. Administración del Programa

- 3.2 Para la administración del programa, la DGC designará, previo acuerdo con el Banco, un Coordinador de Programa. Este formará parte de la Coordinadora de Financiamiento Externo, la cual tiene a su cargo la administración de todas las operaciones de financiamiento externo de la DGC y es una unidad de la División de Planificación y Estudios (DPE). El Coordinador del Programa será responsable de coordinar las acciones de las diferentes dependencias de la DGC que intervienen en la ejecución. La DGC presentará al Banco antes del primer desembolso, el Plan de Acción detallado para la ejecución del Programa, incluyendo la organización prevista, los apoyos que serán suministrados por las diferentes áreas operativas de la DGC y evidencia de haber contratado al Coordinador de Programa.
- 3.3 La DGC cuenta con una organización operativa adecuada resultado de la transformación emprendida en 1996. La DGC y las diferentes dependencias que participarán en la ejecución de esta operación, han trabajado en paralelo con la Firma Administradora del Programa en ejecución, recibiendo capacitación y transferencia de tecnología de dicho Programa. En la ejecución de la operación propuesta intervendrán las diferentes dependencias de la DGC, incluyendo la DPE, el Departamento de Gestión Ambiental (DGA); la División de Supervisión de Construcciones, que tendrá a su cargo la administración de los contratos de obra y sus respectivas supervisiones; la División Financiera que llevará a cabo los registros y contabilidad del Programa; y la División de Mantenimiento por Administración, para cuyas Zonas Viales se propone apoyar con la operación un proceso de modernización. La DGC contará con el apoyo de asesorías puntuales sobre temas específicos que permitan resolver problemas que se presenten en el desarrollo de la gestión en aquellas especialidades que no pueda atender con su personal de planta, para lo cual se han previsto recursos en la categoría de Apoyo a la Administración del Programa.

C. Ejecución y Cronograma de Desembolsos

1. Obras del primer año

- 3.4 La preparación de los proyectos del primer año ha sido concluida, utilizando los criterios definidos y aplicados durante la primera fase. Estos criterios aplicados para la selección de los proyectos incluidos en el primer año, y que se aplicarán para los proyectos similares a ser incluidos en los años sub-siguientes del Programa, se resumen en la Sección III.C.3.

- 3.5 ***Rehabilitación y Mejoramiento de Carreteras y Corredores Viales:*** Las obras propuestas para el primer año son: *CA-13 La Ruidosa-Río Dulce-Modesto Méndez* (72 km), la cual permitirá un mejor acceso de las zonas productivas del noreste del país al corredor vial interoceánico, que comprende la rehabilitación de una vía existente que comunica a la troncal principal de Guatemala (Guatemala - Puerto Barrios), con la carretera que lleva al norte del país; y el tramo *CA-9S Villanueva-Amatitlán* (16 km), que mejorará la comunicación entre la Ciudad de Guatemala y la Carretera Panamericana y los Puertos del Pacífico y dará solución al problema de ingreso y egreso vehicular a la zona urbana de la Ciudad de Guatemala.
- 3.6 ***Rehabilitación y Mejoramiento de Caminos en el Area Rural.*** Para el primer año de inversiones de este componente, se seleccionaron los caminos *RD-QUI-3 Entronque RN-7W – Nebaj* (19 km) y *RD-HUE-12 Nentón - Gracias a Dios* (38 km). Los estudios de ingeniería, económicos y ambientales para estos caminos han sido elaborados. El primero de ellos en el Departamento de Quiché, incluye el enlace de la carretera principal de la zona, RN-7W con la localidad de Nebaj. La zona fue una de las más afectadas durante el conflicto armado del país, y cuenta con uno de los niveles de pobreza más altos del país. El segundo proyecto, se encuentra en el Departamento de Huehuetenango cuya zona de influencia comprende áreas severamente afectadas por el conflicto armado de los años 80 y su ejecución complementará el apoyo que el Banco brinda a la zona con el Programa DECOPAZ. El proyecto dará continuidad al proyecto de rehabilitación que actualmente se está ejecutando, con financiamiento de la Fase I del Programa, entre la carretera Panamericana CA-01 (Camojá Grande) y Nentón, llegando a la frontera con México; y de esa manera incrementando las vías de comunicación con el vecino país y con la zona norte del país a través de la Franja Transversal del Norte.

2. Condiciones previas al primer desembolso y a la selección de proyectos

- 3.7 Previamente al primer desembolso, el Organismo Ejecutor deberá presentar al Banco: (i) el Plan de Acción detallado para la ejecución del Programa, de que trata el párrafo 3.2; y (ii) evidencia de que el fondo de mantenimiento vial continúa operando con el grado suficiente de autonomía, un mandato claro y recursos adecuados para su ejecución. Igualmente, previo a la selección de las obras del segundo y tercer año se realizarán las reuniones anuales de supervisión a que se refiere la Sección III.E.2 del presente informe y se verificará que:
- a. El Programa avanza satisfactoriamente de acuerdo con los objetivos y metas propuestas en el Marco Lógico del mismo, y que se han adoptado las medidas correctivas que puedan requerirse para garantizar el logro de los objetivos de desarrollo del Programa.
 - b. El fondo de mantenimiento vial continúa operando con el grado suficiente de autonomía, un mandato claro y fondos adecuados para su ejecución. Con el fin de asegurar que la red vial se mantenga en condiciones satisfactorias, el Prestatario se compromete a asignar los recursos necesarios para el mantenimiento de la red vial, los cuales se estima que no serán inferiores a US\$78 millones anuales. Por lo menos el 85% será utilizado en la modalidad de mantenimiento por contrato de la red vial y

los recursos restantes permitirán ejecutar el mantenimiento administrado por las Zonas Viales.

- c. Se han adoptado las medidas apropiadas para asegurar que los procedimientos de control de calidad ambiental han sido aplicados a todos los proyectos incluidos en el Programa, en las distintas fases de planificación y ejecución de las obras; y se ha dado cumplimiento a las condiciones ambientales estipuladas en la Sección III. F.

3. Criterios de selección de proyectos

- 3.8 Los proyectos a ser financiados bajo el Programa deberán satisfacer los criterios generales para obras de rehabilitación y mantenimiento del Anexo III-2, que se encuentra en los archivos técnicos del Programa. Las condiciones básicas son: deben ser caminos existentes, seleccionados con base en su probada rentabilidad y positivo impacto en el desarrollo de la región, y no deben existir problemas legales referente a los derechos de vía. Los proyectos de rehabilitación y mejoramiento, deberán contar con sus respectivos Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y con una Evaluación de Impactos Socioeconómicos (EIS), incluyendo consultas con la población, las comunidades indígenas y las autoridades del área de influencia de los proyectos; con el objeto de definir las medidas mitigadoras específicas a ser incorporadas en los pliegos de licitación, contrato de obras y supervisión.
- 3.9 Todos los diseños y las obras de mantenimiento y rehabilitación del Programa serán ejecutadas por firmas contratistas del sector privado. La supervisión técnica y el control de la calidad de las obras y de las medidas de mitigación ambiental serán realizadas a través de firmas especializadas que se contratarán antes de la adjudicación de las obras. Antes de convocar a licitación pública, o si no correspondiese, antes de la iniciación de las obras, el Ejecutor deberá presentar al Banco los planos y especificaciones de las obras, las Bases de Licitación y los Términos de Referencia, las cuales deberán incluir las medidas necesarias para mitigar el impacto ambiental negativo que pueda producirse con motivo de la construcción y mantenimiento de la respectiva obra. Las medidas de mitigación deberán incorporar los resultados de los estudios de riesgo y los correspondientes planes de contingencia, así como medidas para mitigar los impactos indirectos e inducidos, como los resultantes del desarrollo inducido por las mejoras en la infraestructura vial.

4. Cronograma de Inversiones y Desembolsos

- 3.10 El período de ejecución del Programa será de cuatro años, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia del Contrato de Préstamo. En el Cuadro III-1 se presenta el estimado para el cronograma de desembolsos.

CUADRO III-1 Cronograma de Desembolsos US\$ millones equivalentes						
Fuente	2000	2001	2002	2003	Total	
BID – OC	14.6	40.3	52.0	43.1	150.0	82.4%
MINFIN	1.0	2.3	4.6	7.2	15.1	8.3%
MICIVI	1.6	4.7	5.8	4.8	16.9	9.3%
Total Programa	17.2	47.3	62.4	55.1	182.0	
	9.4%	26.0%	34.3%	30.3%		

D. Adquisición de Bienes y Contratación de Obras y Servicios

- 3.11 Las contrataciones de ejecución de obras, servicios de consultorías y adquisiciones de equipamiento financiadas con recursos del Banco, deberán hacerse mediante licitaciones de conformidad a las normas y procedimientos del Banco al respecto. **Obras Civiles:** se requerirá Licitación Pública Internacional (LPI) para aquellas obras con un valor de US\$3.000.000 o superior, empleándose el sistema de precalificación de proponentes para obras con un valor de US\$5,000,000 o superior. Para obras civiles con un valor de más de US\$300.000 y hasta US\$2.999.999 se adjudicarán con una Licitación Pública Nacional (LPN). **Servicios de Consultoría:** se requerirá LPI para aquellos servicios con un valor superior a US\$200.000. **Adquisición de Equipamiento:** se requerirá LPI, para valores superiores a US\$299.999; mientras que para valores superiores a US\$100.000 y hasta US\$299.999 se adjudicarán con una LPN. Las adquisiciones y contrataciones de obras y servicios cuyos montos sean menores a los límites citados anteriormente, se efectuarán en conformidad con los dispositivos legales vigentes en el país. El Anexo III-1 presenta el Plan de Licitaciones y Adquisiciones.

E. Seguimiento del Programa

1. Supervisión del Banco

- 3.12 La Supervisión del Programa será llevada a cabo por la Representación del Banco en Guatemala. Adicionalmente, se han previsto que con la participación del Equipo de Proyecto, se lleven a cabo reuniones anuales de administración y monitoreo.

2. Reunión Anual

- 3.13 Se continuarán celebrando anualmente, a más tardar el 30 de septiembre y durante el plazo de ejecución, las reuniones conjuntas entre el Ejecutor y el Banco para analizar el avance en la implementación del plan de acción y del plan anual de inversión del año anterior. Se revisarán el cumplimiento de metas, objetivos e índices de eficiencia. Se acordarán el plan de inversiones para el año siguiente, precisando las metas a ser logradas, así como las medidas correctivas que puedan requerirse. Para dichas reuniones, el MICIVI se compromete a presentar anualmente al Banco, por lo menos 15 días hábiles antes de cada reunión, un informe de progreso del Programa, de cumplimiento de las obligaciones contractuales y del avance en el logro de los indicadores y metas del Programa presentados en el Anexo II-1 (Marco Lógico). En caso que el Banco encontrara

deficiencias en la ejecución del Programa, el MICIVI deberá presentar al Banco, una propuesta de medidas correctivas con su respectivo calendario de implementación.

3. Informe Anual de Mantenimiento Vial

- 3.14 El MICIVI, por medio de la DGC, continuará presentando al Banco un Informe Anual de Mantenimiento de la Red Vial, en los términos acordados para la operación en ejecución. Durante el período de ejecución del Programa y durante los cinco (5) años siguientes a la fecha del último desembolso, el informe correspondiente a un año dado será presentado dentro del primer trimestre del año siguiente.

4. Auditoría Externa

- 3.15 Los estados financieros del Programa deberán presentarse al Banco anualmente dentro de los 120 días siguientes al cierre del ejercicio económico del Ejecutor y durante el período de ejecución del programa dictaminados por una firma de auditores independientes aceptable al Banco y de acuerdo con requisitos establecidos por el Banco sobre la materia. Se utilizarán recursos del préstamo para el financiamiento de la auditoría.

5. Evaluación Posterior

- 3.16 De conformidad con la política del Banco, en consulta con el Ejecutor, se decidió no incluir una evaluación ex-post como parte de las actividades del Proyecto. Considerando que las reuniones anuales suministrarán la información necesaria y la oportunidad para extraer las enseñanzas del Programa.

F. Aspectos Ambientales y Sociales del Programa

- 3.17 El Programa no presenta impactos ambientales y sociales negativos significativos, por tratarse de un programa de rehabilitación y mejoramiento de caminos existentes en áreas ya desarrolladas e intervenidas; los impactos son localizados, previsibles y mitigables. Las obras de rehabilitación que serán realizadas dentro del Programa, no ofrecen mayores dificultades constructivas, no implican reasentamientos de población, ni conllevan cambios de trazado de las vías. Se han elaborado Estudios de Evaluación de Impactos Ambientales (EIA) y Evaluaciones de Impacto Socioeconómico (EIS) para los cuatro proyectos seleccionados para el primer año. Los EIS preparados incluyen consultas con la población del área de influencia, otorgando especial atención a las poblaciones indígenas, mayoritarias en muchas de las comunidades beneficiadas con los proyectos en los Departamentos de Quiché y Huehuetenango. Como resultado de las consultas se detectaron necesidades adicionales de la población, las cuales han sido incorporadas en las Especificaciones Técnicas Especiales (ETEs) de las licitaciones correspondientes de las obras. El 2 de Julio de 1999 se publicaron localmente los EIA y el 14 de Julio fueron remitidos al Centro de Información Pública del Banco.
- 3.18 Los estudios indican que los proyectos tienen un efecto positivo al considerar su impacto global. Los proyectos presentan pocos impactos ambientales adversos, cuya intensidad, extensión y duración se mantienen en rangos de medio a bajo, que a la vez son

reversibles y geográficamente limitados. Los estudios realizados indican que ninguno de los proyectos del Programa contempla nuevos desarrollos en las zonas de influencia; las obras a realizar mejorarán el acceso a áreas de producción agrícola y zonas urbanas ya consolidadas. Los diseños preparados incluyen las previsiones ambientales necesarias y los presupuestos adecuados para mitigar los impactos ambientales y sociales, incluyendo aquellos generados por el desarrollo del área y la poca atención a medidas ambientales en el pasado. En este sentido, las rehabilitaciones del Programa otorgan especial atención a la reforestación de áreas, a la construcción de pasos peatonales y a la designación de áreas de abordaje de pasajeros. A continuación se exponen el marco legal, los criterios generales y las actividades previstas como parte de la gestión y supervisión ambiental del Programa.

- 3.19 **Marco Legal para la Gestión Ambiental.** El marco general para la conservación ambiental es la Constitución Política de la República de Guatemala, promulgada el 31 de mayo de 1985, que determina las responsabilidades en relación al Medio Ambiente y Equilibrio Ecológico. El Decreto 68-86, Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente, crea el ente rector del sector, la Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAMA), que depende directamente de la Presidencia de la República, con la función de asesorar y coordinar todas las acciones a la formulación y aplicación de la política nacional, para la protección y mejoramiento del Medio Ambiente. Igualmente, establece que para todo proyecto, obra, industria o cualquier otra actividad que por sus características pueda producir deterioro a los recursos naturales renovables o no, al ambiente, o introducir modificaciones nocivas o notorias al paisaje y a los recursos culturales del patrimonio nacional, será necesario previamente a su desarrollo un estudio de evaluación de impacto ambiental, realizado por técnicos en la materia y aprobado por la CONAMA.
- 3.20 El 5 junio de 1996 se suscribió un **Convenio entre CONAMA y la DGC**, mediante el cual CONAMA reconoce que la DGC es la institución estatal responsable de la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, y acuerda aplicar un sistema operativo que asegure la protección de la riqueza y el Patrimonio Nacional, mediante compromisos y acciones que deben considerarse previo a la ejecución de obras viales. El Convenio prevé que la DGC, contemple en las fases de planeación, construcción y operación, la realización de EIA y el monitoreo correspondiente con fines de protección. Establece criterios adecuados de EIA con los cuales se satisfacen los requerimientos legales y técnicos a criterio de ambas instituciones y de organismos financieros nacionales e internacionales. El Convenio delega en la DGC la revisión y aprobación de todos los EIA de carreteras y la aprobación final de la mayor parte de estos. CONAMA se reserva el derecho de solicitar la ampliación del EIA específico. La DGC establece los mecanismos necesarios para garantizar que los costos para la implementación de las medidas de mitigación de impactos ambientales significativos o no, sean considerados durante las diferentes etapas del ciclo del Proyecto al igual que las medidas contenidas en los EIA implementados. La DGC establece los mecanismos correspondientes a fin de garantizar la implementación por parte de los contratistas de las medidas de mitigación recomendadas, previendo los costos que conlleva la implementación de las medidas de mitigación.

- 3.21 Adicionalmente, el 26 de noviembre de 1998 se firmó un **Convenio entre el Instituto de Antropología e Historia (IDAEH) y la DGC**, que establece los criterios para la evaluación arqueológica que satisfacen los requerimientos legales y técnicos por los cuales el IDAEH debe realizar un monitoreo constante de todos los proyectos que la DGC implemente, con la finalidad de proteger y salvaguardar el patrimonio cultural. Es objetivo del Convenio asegurar que ambas partes dispondrán de mecanismos que, sin afectar la eficiencia y el tiempo con los cuales debe operar el Estado en función del desarrollo nacional, se proteja de manera prioritaria el Patrimonio Cultural de la Nación.
- 3.22 **Criterios ambientales.** Las actividades del Programa se orientarán con base en los criterios ambientales establecidos para la Fase I, los cuales conllevan a que las actividades del Programa se enmarquen dentro de los principios de sostenibilidad. Toda consecuencia ambiental es evaluada tempranamente para evitar, atenuar o compensar los impactos ambientales adversos. Para la nueva operación los EIA e EIS preparados y los criterios acordados consideran los ajustes necesarios para reflejar los cambios en políticas y regulaciones, tanto de CONAMA, como del Banco:
- a. Como resultado de los convenios firmados con CONAMA y el IDAEH, se velará para que las acciones promovidas por el Programa no generen intervenciones que afecten negativamente los parques y áreas protegidas, el patrimonio cultural, así como las zonas ambientalmente frágiles y de alta riqueza ecológica.
 - b. Se aplicarán los nuevos instructivos y especificaciones técnicas para la elaboración de los EIA preparados por CONAMA para homogeneizar los estudios ambientales en el país.
 - c. A solicitud del Banco, para los proyectos seleccionados para el primer año, se ampliaron los EIA, mediante la elaboración EIS, que incluyeron consultas con la población, las comunidades indígenas y las autoridades del área de influencia de los proyectos. Los criterios de elegibilidad contemplan la realización de consultas similares para los proyectos del segundo y tercer año.
 - d. Las rehabilitaciones viales se realizarán sobre corredores existentes y no prevén ampliación del ancho de la vía, por lo cual no se requerirán reasentamientos de población. Como parte de los criterios generales se establecerá que en caso necesario se seguiría la Política de Reasentamiento Involuntario aprobada por el Banco.
- 3.23 **Gestión y Supervisión Ambiental Sectorial.** El Programa de Gestión Ambiental fue creado en la DGC desde 1986. En 1996, se modificó su estructura orgánica para dar lugar al DGA actual, el cual se ha fortalecido con asistencia técnica, capacitación y apoyo logístico del Programa de Rehabilitación y Modernización Vial Fase I financiado por el Banco. Las funciones asignadas al DGA son:
- a. Elaborar términos de referencia para contratar a empresas consultoras para elaborar estudios de evaluación de impacto ambiental, revisarlos y aprobarlos;

- b. Supervisar y monitorear las obras en ejecución, incluyendo la elaboración de planes de seguridad vial y medidas de seguridad laboral; y
- c. Llevar a cabo actividades de educación ambiental.

- 3.24 Aunque el DGA ha demostrado que cuenta ahora con personal capacitado y calificado para realizar una gestión adecuada del ambiente en los proyectos del Programa, se hace necesario continuar con el programa de fortalecimiento institucional orientado a aumentar su capacidad técnica, en especial para llevar a cabo actividades de evaluación de los impactos de tipo social, consultas y participación activa de la ciudadanía; así como, análisis de la vulnerabilidad a desastres. El fortalecimiento institucional en aspectos ambientales incluye la contratación de asistencia técnica que apoye a la DGA para el análisis de vulnerabilidad de la red vial ante desastres naturales; la contratación de un especialista en aspectos sociales; y la continuación de los programas de capacitación, incluyendo personal de otras áreas de la DGC. Igualmente, incluye la dotación de equipos de computo, movilización y laboratorio.
- 3.25 Para garantizar la sostenibilidad ambiental del Programa se recomienda que en el contrato de préstamo se incorpore una cláusula similar a la 4.05 (b) del contrato vigente, con modificaciones que reflejen la obligación de realizar EIS y consultas públicas en el área de influencia de los proyectos; la incorporación de un especialista en aspectos sociales; y el compromiso de aplicar la Política de Reasentamientos Involuntarios, si fuere requerido en alguno de los proyectos.

IV. VIABILIDAD Y RIESGOS

- 4.1 El presente Programa contribuirá a la rehabilitación de los principales corredores viales del país, que durante un período prolongado de tiempo se encontraron abandonados y sin mantenimiento apropiado, así como también se le dará continuidad al programa de mejoramiento de las carreteras en zonas rurales. Los proyectos que forman parte de esta operación fueron seleccionados considerando las prioridades de rehabilitación definidas con posterioridad al Huracán Mitch, y permitirán al país, entre otros, avanzar en la meta del PDV 2000-2010 de contar con una red asfaltada que llegue a todas las cabeceras municipales del país.
- 4.2 Las obras a realizarse en el Programa propuesto van a facilitar el acceso a los mercados de la producción agrícola de las zonas aledañas a costos más bajos de operación vehicular como consecuencia del mejor estado de los caminos a rehabilitarse. Además, la mejor transitabilidad de los caminos rehabilitados permitirá reducciones en el tiempo de viaje de los pasajeros de automóviles y autobuses promoviendo, entre otros, el turismo sostenible en zonas rurales del país. Adicionalmente, en la medida en que los costos de operación de los vehículos se trasladen a los productores agrícolas y pasajeros y en la medida en que estos pertenezcan a grupos de ingresos bajos, el Programa generaría beneficios no tan sólo económicos sino también sociales al mejorar la distribución del ingreso en las zonas de influencia.
- 4.3 La viabilidad técnica, institucional, financiera, económica, ambiental y social de esta operación ha sido establecida teniendo en cuenta la capacidad de ejecución de la DGC del MICIVI y tomando en cuenta la experiencia adquirida durante el desarrollo de la Fase I.
- A. Justificación Técnica**
- 4.4 Las obras de rehabilitación y reconstrucción a ser realizadas dentro del Programa, no ofrecen mayores dificultades desde el punto de vista técnico, por haber disponibilidad suficiente de capacidad y experiencia para ejecutarlas adecuadamente, tanto en el MICIVI y la DGC, como en las empresas privadas. Para la supervisión de las obras civiles y los estudios de Ingeniería de las obras del programa, la DGC contará con el apoyo de servicios de consultoría de firmas especializadas.
- 4.5 La vida útil de las carreteras La Ruidosa-Río Dulce-Modesto Méndez y Villa Nueva-Amatitlán está por finalizar, por lo que estas carreteras de dos y cuatro carriles, respectivamente, serán rehabilitadas para prolongar su vida útil a 20 años. En general, la rehabilitación consistirá de un reciclaje-escarificado de la superficie de rodadura existente. En la zona de deformaciones, desintegraciones y disgregaciones se procederá a un escarificado de la base y de ser requerido se realizará un mejoramiento con una base granular o un reforzamiento con material asfáltico. En general se colocará una carpeta de concreto asfáltico y las bermas laterales se someterán a un tratamiento asfáltico variable. También se procederá a la reposición de cunetas revestidas y alcantarillas donde sea requerido. Además se ha incluido la realización integral de la señalización horizontal y vertical correspondiente y se colocarán los elementos de seguridad vial donde sea necesario y en especial en las zonas urbanas.

- 4.6 En lo que respecta a los caminos de grava RD Q-3, Tramo Bifurcación 7W-Nebaj y RD HUE-12, Tramo Nentón-Finca Gracias a Dios, se contempla rehabilitarlos y mejorarlos con una carpeta de rodadura de doble tratamiento superficial. La pavimentación consistirá en el mejoramiento de la capa de balasto, la colocación de una capa de sub-base granular, una base de grava o piedra triturada y una capa de rodamiento de doble tratamiento superficial. La rehabilitación también incluye la realización integral de la señalización horizontal y vertical correspondiente y se colocarán los elementos de seguridad vial donde sea necesario y en especial en las zonas urbanas. Como medida preventiva se procederá al tratamiento de taludes y se tomarán provisiones especiales en las zonas de derrumbes. También se ejecutarán actividades de mitigación ambiental como recuperación de bancos de materiales, nivelación de los mismos y siembra de árboles.
- 4.7 El análisis del Programa permite concluir que el mismo representa una solución factible desde los puntos de vista técnico y operativo. Las consideraciones que se presentan a continuación se relacionan con dichas conclusiones:
- a. En el diseño del Programa se aplicaron normas y métodos adecuados, consistentes con prácticas aceptables de ingeniería y con los volúmenes actuales y proyectados de tránsito.
 - b. Las obras civiles se ejecutarán sobre la base de contratos adjudicados a partir de ofertas y procedimientos acordes a los procedimientos y normas del Banco sobre contratación de obras.
 - c. No será necesario emplear métodos complejos en la rehabilitación/construcción y, por lo tanto, no se anticipan problemas técnicos que pudieran afectar negativamente la ejecución oportuna del Programa.
 - d. Por las características de las obras, que se efectuarán sobre carreteras existentes, no se esperan efectos ambientales negativos significativos en el desarrollo de los proyectos. De todos modos, las medidas de mitigación fueron consideradas en las Especificaciones Técnicas Especiales Ambientales de las bases de Licitación.

B. Justificación Económica

- 4.8 La muestra de proyectos que se evaluó para ser ejecutados en el primer año se seleccionó con base en las prioridades definidas en el PDV 2000-2010 y su factibilidad económica se evaluó aplicando el Modelo HDM III. Se realizaron estimaciones de valores actuales a una tasa de 12% para el Valor Actual Neto (VAN) y de la Tasa Interna de Rendimiento Económico (TIRE). Ambos indicadores de factibilidad económica fueron sometidos a un análisis de sensibilidad con respecto a las contingencias de costos más altos y de beneficios más bajos. Además, para las carreteras y corredores viales se consideraron varias superficies de rodadura y durabilidad de las mismas.

1. Metodología

- 4.9 Los beneficios económicos considerados para los proyectos de rehabilitación de estas carreteras incluyen la reducción del costo de operación de vehículos y su tiempo de viaje. También se tomaron en cuenta los beneficios significativos relacionados a los costos futuros de mantenimiento. Se estimaron los flujos de tránsito en base de conteos específicos confrontados con la información disponible en el MICIVI y se cuantificaron los beneficios relacionados al crecimiento normal del tránsito, pero también se efectuaron sensibilidades tomando en cuenta estimaciones del tránsito generado por la reducción de costos de operación de los vehículos. Las tasas de crecimiento del tránsito han sido estimadas entre 2% y 6,5% por año, y hasta 10% por año incorporando el tránsito generado. También se tomaron en cuenta los beneficios para la agencia vial y los usuarios derivados del hecho de que la rehabilitación de las carreteras reducirán los gastos de mantenimiento que se habrían debido realizar en ausencia de la rehabilitación. Las estimaciones de los beneficios generados por el aumento de la producción agrícola comercial como consecuencia de la reducción de los costos de transporte y la reducción de pérdidas de producción agrícola relacionadas a la disponibilidad de acceso a los mercados en forma oportuna se basó en información sobre la producción agrícola actual y en encuestas socioeconómicas y demográficas en las zonas de influencia de las obras, complementadas con estudios del impacto económico de proyectos anteriores en las mismas zonas.
- 4.10 Los costos para las evaluaciones económicas se basan en las estimaciones de los costos financieros de los trabajos a realizarse según los presupuestos elaborados por el MICIVI, los cuales incluyen los costos directos; los costos de los estudios (ingeniería, económicos, ambientales y sociales); los costos de supervisión de las obras y contingencias. Los costos financieros fueron reducidos por la incidencia de impuestos y por la presencia de mano de obra desocupada. Con estos ajustes, la inversión a precios de mercado representa un costo económico de un 77% del costo financiero para los cuatro tramos del primer año.

2. Resultados

- 4.11 Los resultados para las TIRE y VAN fueron calculados aplicando el Modelo HDM III considerando varias estrategias alternativas: pavimentación con carpeta asfáltica, mejoramiento con balasto, concreto asfáltico, doble tratamiento superficial, etc., y variando la durabilidad de la superficie de rodadura para 10 y 20 años. Los resultados que se resumen en el Cuadro IV-1 corresponden a la estrategia seleccionada con la más alta TIRE.
- 4.12 Los cuatro tramos de carreteras muestran una tasa de rentabilidad económica superior al 20% y valores de VAN importantes con una tasa de descuento del 12%. El tránsito diario promedio en el tramo La Ruidosa-Modesto Mendez es de unos 2.000 vehículos, con un TIRE del 25%. La alta tasa de rentabilidad del tramo Villa Nueva-Amatitlan se explica principalmente en función de un elevado tránsito promedio diario de aproximadamente 25.000 vehículos (en cuatro carriles) y de que sirve a una zona de influencia densamente poblada. Los tramos Entronque RN7W-Nebaj y Nenton-Gracias a Dios tienen un bajo promedio de tránsito diario (inferior a 200 vehículos) pero tienen costos de rehabilitación

por kilómetro relativamente bajos debido a que se realizará un mejoramiento de la superficie de rodadura con doble tratamiento superficial.

CUADRO IV-1 OBRAS DE REHABILITACION Y MEJORAS Estimación de TIRE, VAN y Sensibilidad						
Obra	Longitud (Km)	Costos (Smiles)	TIRE (%)	VAN (Smiles)	SENSIBILIDAD	
					+20% Costos	-20% Benefic.
La Ruidosa-M. Mendez	72.0	12.937	25.3	7.080	22.3	21.7
Villanueva-Amatitlán	16.0	9.039	42.3	14.310	35.9	34.7
Entronque RN7W-Nebaj	19.1	3.928	24.1	3.120	20.4	20.4
Nentón-Gracias a Dios	38.5	3.028	25.9	2.370	20.4	20.0

- 4.13 Se analizó la sensibilidad de los indicadores de factibilidad económica a posibles cambios en los determinantes significativos de los costos y beneficios. Considerando que las tasas de crecimiento de tránsito se concretaran solamente en un 80% y que los costos de inversión resultaran ser más altos que los estimados en un 20%, las simulaciones de sensibilidad todavía indican tasas de rentabilidad cercanas a 20% para los cuatro tramos.

C. Viabilidad Institucional y Financiera

- 4.14 El proceso de modernización del sector vial y la redefinición de funciones adelantada por el Gobierno permite contar con instituciones fortalecidas y políticas sectoriales bien definidas que garantizan la viabilidad del Programa propuesto. El plan financiero para el programa de inversiones en el sector vial, expuesto en la Sección I.B.4, permite asegurar la viabilidad financiera para llevar a cabo el Programa. Las limitadas asignaciones presupuestarias, que afectaron al sector vial hasta 1995, han sido superadas y con la creación del fondo privativo para el mantenimiento vial, se estima que existirán los recursos necesarios para garantizar la sostenibilidad del mantenimiento vial.
- 4.15 Como parte de la preparación de la operación se ha realizado una evaluación de la DGC y de COVIAL, y se han propuesto acciones para continuar apoyando su fortalecimiento y sostenibilidad. Dentro de estas acciones, se ha planificado instrumentar sistemas de administración técnico/financiera de proyectos en la DGC y el COVIAL, efectuar una evaluación de los procedimientos financieros, administrativos y contables de COVIAL, implementar un sistema de mantenimiento de equipo para las Zonas Viales, incorporar un sistema de administración de vías no pavimentadas para las Zonas Viales y COVIAL y proseguir con el desarrollo del Plan de Transferencia de Tecnología en la capacitación de estudiantes en el área de la ingeniería vial. Además, se tiene contemplado avanzar con la implementación del mecanismo de coordinación interinstitucional de las actividades de ejecución y mantenimiento de la red de caminos rurales.

D. Viabilidad Ambiental y Social

- 4.16 Por tratarse de un programa de rehabilitación y mejoramiento de caminos existentes en áreas ya desarrolladas e intervenidas, el Programa no presenta impactos ambientales y sociales negativos significativos. Los estudios ambientales y las evaluaciones de impactos socioeconómico que se llevaron a cabo permitieron identificar los posibles impactos negativos y contienen las recomendaciones sobre las medidas preventivas y de mitigación a adoptar. Estas recomendaciones han sido incorporadas en los diseños y especificaciones técnicas de los proyectos del primer año y han sido incorporadas como criterio de elegibilidad para los demás proyectos que conformarán los programas de inversión de los años sucesivos. Con base en las evaluaciones efectuadas de la primera Fase, el Programa propone acciones para continuar con el fortalecimiento institucional del DGA.

E. Beneficiarios

- 4.17 El presente Programa cumple con las características de un programa focalizado hacia los sectores pobres de acuerdo con los análisis realizados que estiman que más del 50% de los potenciales beneficiarios tienen ingresos por debajo de la línea de pobreza. La mayoría de las obras seleccionadas para el primer año, están localizadas en áreas que han permanecido al margen del desarrollo económico y social. La totalidad de las obras se encuentran en áreas en las cuales la proporción de la población que se estima que vive debajo de la línea de la pobreza es mayor al 50%. La última encuesta de hogares disponible (1989) indica que los siguientes porcentajes de la población vive bajo la línea de pobreza en los departamentos beneficiarios de dichas obras: Quiché (95.7%), Huehuetenango (92.1%), Izabal (56.8%), Alta Verapaz (92.1%) y Guatemala (54.2%).
- 4.18 La selección de proyectos para el primer año, así como los criterios de priorización de proyectos incorporados en el PDV, que incluyen la incorporación a la economía de áreas que han permanecido al margen del desarrollo demuestra el compromiso de continuar con el respaldo al desarrollo iniciado con la operación vigente de invertir en las zonas que más han sufrido con el conflicto armado de la década de los 80, que incluyen la mayoría de las poblaciones de repatriados, y que representan los niveles de pobreza más altos del país.

F. Riesgos

- 4.19 La operación propuesta no presenta riesgos sustanciales. Los riesgos usualmente presentados en este tipo de Programa con respecto a la continuidad y nivel de mantenimiento del sistema vial, y a la debilidad de las estructuras que existen para la financiación, planificación y administración de la conservación vial han sido mitigados con los esfuerzos de la operación en ejecución. Con el componente de fortalecimiento institucional de la presente operación apoyará la consolidación de la reforma del sector vial, contribuyendo a mitigar los riesgos mencionados.

GUATEMALA
PROGRAMA DE REHABILITACION Y MODERNIZACION VIAL II (GU-0130)
Marco Lógico del Programa

OBJETIVOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
FIN			
Promover el desarrollo socioeconómico del país mediante el mejoramiento del transporte vial	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar el acceso a los mercados de la producción agrícola, reducir los costos de operación vehicular, como resultado de la mejor transitabilidad de los caminos rehabilitados. 	<ul style="list-style-type: none"> Estadísticas nacionales sobre transporte Informe anual de mantenimiento Informes Semestrales de Progreso 	<ul style="list-style-type: none"> Estabilidad global en el país: a nivel político y económico.
PROPOSITO			
1. Rehabilitación y mantenimiento de la red de carreteras y caminos rurales	<ul style="list-style-type: none"> La proporción de la red pavimentada en buenas condiciones, con relación a la longitud total de la misma, alcanza el 90% al finalizar el Programa. 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluaciones periódicas del estado de la red vial 	<ul style="list-style-type: none"> Los proyectos que son rehabilitados y mejorados pasan a ser mantenidos por COVIAL
	<ul style="list-style-type: none"> El porcentaje de la red vial pavimentada que cuenta con un mantenimiento adecuado alcanza el 95% a la mitad del Programa y el 100% al final del mismo. El porcentaje de la red vial no pavimentada que cuenta con un mantenimiento adecuado alcanza el 40% a la mitad del Programa y el 60% al final del mismo. 	<ul style="list-style-type: none"> Informe anual de mantenimiento 	<ul style="list-style-type: none"> Se ha consolidado completamente COVIAL. Se han modernizado las Zonas Viales
2. Consolidación de la reforma y modernización del subsector vial.	<ul style="list-style-type: none"> La DGC consolida su capacidad de ente rector en el sector vial. El mecanismo de financiamiento y ejecución del mantenimiento vial se consolida con autonomía, un mandato claro y fondos adecuados. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes semestrales de Progreso Reuniones anuales de Monitoreo del Programa 	<ul style="list-style-type: none"> Voluntad de las instituciones y organismos financieros involucrados.
COMPONENTES			
1.1 Rehabilitación de 450 Km. de carreteras pavimentadas y corredores viales	<ul style="list-style-type: none"> Se ejecutan los proyectos de rehabilitación de acuerdo con las metas fijadas en cada plan anual. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes semestrales de Progreso del Programa Monitoreo de proyectos. 	<ul style="list-style-type: none"> Se cumplen las prioridades establecidas en el PDV
1.2 Rehabilitación de 350 Km. de caminos rurales	<ul style="list-style-type: none"> Se ejecutan los proyectos de rehabilitación de acuerdo con las metas fijadas en cada plan anual. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes semestrales de Progreso del Programa Monitoreo de proyectos. 	<ul style="list-style-type: none"> Se cumplen las prioridades establecidas en el PDV
2.1 Consolidación del financiamiento de la conservación vial	<ul style="list-style-type: none"> Los gastos en mantenimiento vial no serán inferiores a US\$78 millones anuales. Por lo menos el 85% de los gastos en mantenimiento son utilizados en la modalidad de mantenimiento por contrato de la red vial y los recursos restantes permitirán ejecutar el mantenimiento administrado por las Zonas Viales 	<ul style="list-style-type: none"> Informe anual de mantenimiento preparado por COVIAL y la DGC. 	<ul style="list-style-type: none"> El gobierno muestra su voluntad política para asegurar que el fondo de mantenimiento vial continúa operando con el grado suficiente de autonomía, un mandato claro y fondos adecuados para su ejecución.
2.2 Fortalecimiento Institucional de la DGC y COVIAL	<ul style="list-style-type: none"> Implementación del Plan de Acción acordado para el fortalecimiento institucional de la DGC y COVIAL Implementación del mecanismo de coordinación interinstitucional de las actividades de ejecución y mantenimiento de la red de caminos rurales. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes semestrales de Progreso del Programa 	<ul style="list-style-type: none"> El gobierno mantiene su política de inversión en el sector vial.
ACTIVIDADES			
Licitación, Contratación y ejecución de obras y consultorías para los diferentes componentes del Programa.	<ul style="list-style-type: none"> Metas de acuerdo con el Plan de Adquisiciones y Licitaciones (Anexo A-III-1) y del Cronograma de procesos de licitación y ejecución (archivos técnicos del Programa) 	<ul style="list-style-type: none"> Informe de progreso del Programa. Informe de Auditoría. Informes de supervisión. 	

GUATEMALA

PROGRAMA DE REHABILITACION Y MODERNIZACION VIAL II (GU-0130)

PLAN DE LICITACIONES Y ADQUISICIONES

	MONTO US\$ Miles	BID %	LOCAL %	Método	Precali- ficación	Fecha de Publicación del AEA
ADQUISICION DE BIENES:						
Equipo de Medición Ambiental	10	90	10	2/	NA	NA
Equipo de Reproducción	100	90	10	2/	NA	NA
Equipo de Cómputo e impresión	450	90	10	2/	NA	NA
Equipo de Transporte	50	90	10	2/	NA	NA
Equipo de Comunicaciones	200	90	10	2/	NA	NA
Repuestos y reparación equipo de mantenimiento vial	1,100	90	10	2/	NA	NA
OBRAS CIVILES:						
CA-13: La Ruidosa-Modesto Méndez	12,937	90	10	LPI	Si	2000
CA-09 S: Villa Nueva – Amatitlán	9,039	90	10	LPI	Si	2000
RD Quiché 3: Bif. RN-7W- Nebaj	3,928	90	10	LPI	Si	2000
RD HUE 12: Nentón-Gracias a Dios	3,028	90	10	LPI	Si	2000
Obras de Rehabilitación segundo y tercer año	1/	90	10	LPI	Si	2001-2002
CONSULTORIAS:						
Supervisión obras primer año		90	10	LPI	Si	2000
Supervisión obras segundo y tercer año	1/	90	10	LPI	Si	2001-2002
Asistencias Técnicas para fortalecimiento DGC	1800	90	10	3/	NA	NA
Asistencias Técnicas para fortalecimiento COVIAL	400	90	10	3/	NA	NA

LPI = Licitación Pública Internacional

LPN = Licitación Pública Nacional

1/ Por tratarse de un Programa "Time-Slice", no es posible definir los montos específicos para las obras de rehabilitación y los contratos de supervisión que se licitarán en el segundo y tercer año, los cuales serán definidos con base en los criterios acordados para el Programa y se aplicarán las reglas de adquisiciones del Banco.

2/ Se utilizará LPI, LPN o Cotización dependiendo de los montos de cada contratación específica.

3/ Se aplicarán los procedimientos del Banco dependiendo de los montos del respectivo contrato.

RGII-GU183P
GU-0130
Original: español
Apéndice I

PROYECTO DE RESOLUCION

GUATEMALA. PRESTAMO No. ____/OC-GU A LA REPUBLICA DE GUATEMALA
(Programa de Rehabilitación y Modernización Vial-Fase II)

El Directorio Ejecutivo del Banco

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 de un Programa de Rehabilitación y Modernización Vial-Fase II. Dicho financiamiento será por una suma hasta de US\$150.000.000 que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los “Plazos y Condiciones Financieras” y a las “Condiciones Contractuales Especiales” del Resumen Ejecutivo de la propuesta de Préstamo.

PROYECTO DE RESOLUCION

GUATEMALA. PAGO PARCIAL DE INTERESES DEL
PRESTAMO No. ____/OC-GU A LA REPUBLICA DE GUATEMALA

(Programa de Rehabilitación y Modernización Vial-Fase II)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco, en su carácter de administrador de la Cuenta de la Facilidad de Financiamiento Intermedio, en adelante la "cuenta", proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Guatemala, como Prestatario, y a adoptar las demás medidas pertinentes para utilizar recursos de la cuenta con el objeto de pagar una parte de los intereses adeudados por el Prestatario sobre los saldos deudores hasta de US\$25.000.000 del préstamo autorizado mediante la Resolución DE- ____/____, siguiendo las políticas del Banco sobre la materia.