

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

GUATEMALA

PROGRAMA DE DESARROLLO DEL CORREDOR CA-9 NORTE:

SUBTRAMO EL RANCHO – TECULUTÁN

(GU-L1170)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Mauro Alem (INE/TSP), Jefe de Equipo; Omar Samayoa (CSD/CCS) y René Cortés (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Daniel Torres, Richard Mix y Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Levi Zegarra (INT/TIN); Erick Mejía (CID/CNI); Julia Míguez (VPS/ESG); Nicolás Bujak (ESG/CME); María Alejandra Escovar (CSD/RND); Marcela Hidrovo y Santiago Castillo (VPC/FMP); Oscar Mitnik (SPD/SDV); Claudia Aguirre y María Jose Penagos (CID/CGU); Florencia Mendez (SCL/GDI); e Ignacio Barragán (LEG/SGO).

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

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, problemática y justificación.....	2
B. Objetivos, componentes y costo	12
C. Indicadores clave de resultados.....	13
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	14
A. Instrumentos de financiamiento	14
B. Riesgos ambientales y sociales	15
C. Riesgos fiduciarios.....	16
D. Otros riesgos y temas clave.....	17
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	18
A. Resumen de los arreglos de implementación	18
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados	21

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

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) / Plan Operativo Anual (POA)
EER#2	Plan de Monitoreo y Evaluación
EER#3	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)
EER#4	Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	Evaluación Económica del Programa
EEO#2	Estudios Técnicos de la Carretera
EEO#3	Manual Operativo del Programa
EEO#4	¿Por qué Invertir en Infraestructura Sostenible y en Cuál Invertir?
EEO#5	Anexo de Integración
EEO#6	Anexo de Género
EEO#7	Plan de Gestión del Riesgo de Desastres
EEO#8	Anexo de Cambio Climático
EEO#9	Anexo Técnico de Movilidad Segura e Inclusiva
EEO#10	Anexo de Transformación Digital
EEO#11	Anexo de Integridad

ABREVIATURAS	
AECID	Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo
ALC	América Latina y el Caribe
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CC	Cambio Climático
CIV	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
CT	Cooperación Técnica
DGC	Dirección General de Caminos
IAS	Evaluación de Impactos Ambientales y Sociales
FONPRODE	Fondo para la Promoción del Desarrollo
GdG	Gobierno de Guatemala
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
MOP	Manual Operativo del Programa
OE	Organismo Ejecutor
OIT	Organización Internacional del Trabajo
PA	Plan de Adquisiciones
PcD	Personas con Discapacidad
PEP	Plan de Ejecución Plurianual
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PENLOG	Plan Estratégico Nacional de Logística de Cargas 2015 - 2030
PIB	Producto Interno Bruto
POA	Plan Operativo Anual
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
UCP	Unidad Coordinadora del Programa

RESUMEN DEL PROYECTO
GUATEMALA
PROGRAMA DE DESARROLLO DEL CORREDOR CA-9 NORTE: SUBTRAMO EL RANCHO – TECULUTÁN
(GU-L1170)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario:			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(b)	
República de Guatemala			Plazo de amortización:	23 años
Organismo Ejecutor:			Período de desembolso:	5 años
Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), por intermedio de la Dirección General de Caminos (DGC)			Período de gracia:	7,5 años ^(c)
			Tasa de interés:	Basada en SOFR
Fuente	Monto (US\$)	%	Comisión de crédito:	^(d)
BID (Capital Ordinario):	75.000.000	42,9	Comisión de inspección y vigilancia:	^(d)
AECID-FONPRODE ^(a) :	100.000.000	57,1	Vida Promedio Ponderada (VPP):	15,25 años
Total:	175.000.000	100,0	Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
Objetivo del proyecto: El objetivo general es contribuir a dinamizar las exportaciones de sectores productivos estratégicos, de forma sostenible e inclusiva. El objetivo específico es mejorar los niveles de servicio del corredor intervenido.				
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: (i) aprobación y entrada en vigencia del Manual Operativo del Programa (MOP) (EEO#3) en los términos previamente acordados con el Banco; (ii) se haya emitido por parte del Organismo Ejecutor (OE) la modificación del Acuerdo Ministerial No. 251-2021 de la creación de la Unidad Coordinadora del Programa (UCP) existente, a través del cual se extiende la atribución de coordinar la ejecución del programa; (iii) se hayan fortalecido las capacidades de ejecución en la UCP referidas en (ii) anterior, a través de la identificación de tres (3) especialistas adicionales a los existentes: (a) en derecho de vía; (b) en biodiversidad; y (c) en género, según los perfiles acordados previamente con el Banco; y (iv) cumplimiento de las condiciones establecidas en el Informe de Gestión Ambiental y Social (EER#3) y las de carácter fiduciario en el Anexo III (¶3.9).				
Condiciones contractuales especiales de ejecución: presentar evidencia de: (i) la conformación de comisiones evaluadoras designadas según lo establecido en las políticas del Banco, sin atribuciones y facultades más allá de lo establecido en dichas políticas; y (ii) la aprobación por parte del OE de los diseños de ingeniería a detalle del libramiento El Rancho, incluyendo el plan de implementación de las adquisiciones prediales, con anterioridad al inicio del proceso de licitación de esta obra particular (¶3.10). Ver condiciones contractuales fiduciarias en el Anexo III y ambientales y sociales en el IGAS (EER#3).				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos^(e):	SI <input type="checkbox"/>		PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input checked="" type="checkbox"/>
Temas Transversales^(f):	GE <input checked="" type="checkbox"/>	y DI <input type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	y ES <input checked="" type="checkbox"/>
				IC <input checked="" type="checkbox"/>

- (a) Conforme al Acuerdo Marco de Financiamiento Conjunto del 11 de abril de 2017 entre el Reino de España y el Banco. Este cofinanciamiento fue aprobado por el Comité Ejecutivo del FONPRODE el 22 de diciembre de 2021.
- (b) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés, de productos básicos y de protección contra catástrofes. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.
- (c) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.
- (d) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.
- (e) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).
- (f) GE (Igualdad de Género) y DI (Diversidad); CC (Cambio Climático) y ES (Sostenibilidad Ambiental); e IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 **Marco socioeconómico.** Un prudente manejo macroeconómico contribuyó a que Guatemala reportara, desde 2010, un crecimiento promedio del Producto Interno Bruto (PIB) de 3,5%¹ que contrasta con el 2,0% para la región. El bajo déficit fiscal y el repunte de remesas familiares permitieron mitigar los efectos económicos de la pandemia por COVID-19. Sin embargo, este crecimiento no ha reducido los altos niveles de desigualdad y de pobreza, particularmente en el interior del país. La recuperación de la actividad económica, principalmente de las exportaciones, en su mayoría basadas en productos primarios, es uno de los principales retos para generar empleo y divisas de forma sostenida.
- 1.2 **Crisis sanitaria.** El COVID-19 y las medidas de confinamiento adoptadas resultaron en una caída de la actividad económica^{2,3}. En 2020 la contracción de la economía fue de 1,5%⁴, y se proyecta un repunte del 7,5% en 2021, lo que le permitirá recuperar la senda de crecimiento de los últimos 10 años.
- 1.3 **Infraestructura para la reactivación económica.** El sector de infraestructura es clave para integrar zonas productivas a los mercados. El [“DIA 2020 – De estructuras a servicios – El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe”⁵](#) resalta dos maneras para invertir más y mejor: (i) invertir más en planificación para asegurar estándares de resiliencia al Cambio Climático (CC) y mejorar desempeño en términos de costos y plazos de construcción; y (ii) buscar mecanismos de cobro al usuario para el mantenimiento y recuperación de la inversión, promoviendo la participación privada en la operación de la infraestructura ([EEO#4](#)).
- 1.4 El Gobierno de Guatemala (GdG) incluyó en su Plan para la Recuperación Económica⁶ inversiones estratégicas para proveer condiciones competitivas a cadenas de valor con alto potencial de generar empleos en cada subregión. En la región nororiente, el plan prioriza la ampliación del muelle del puerto de Santo Tomás de Castilla (principal puerto de embarque del país) y del corredor vial CA-9 Norte, principal vía de acceso y conexión con el centro del país y con El Salvador y Honduras. El Plan Estratégico Nacional de Logística de Cargas (PENLOG) 2015-2030⁷ considera la CA-9 Norte como corredor prioritario, y el GdG concluyó una primera fase de su ampliación de 75 km (tramo Puente Rodriguitos – El Rancho) y proyecta completarla hasta Puerto Barrios. La segunda fase abarca 80 km (tramo El Rancho – Mayuelas).

¹ [Banco de Guatemala, 2021](#).

² Se estima que la región perdió 17 millones de empleos formales ([BID, 2020](#)).

³ [Universidad Johns Hopkins](#), 27/01/2022.

⁴ [Banco de Guatemala, 2021](#).

⁵ [BID, 2020](#).

⁶ [Ministerio de Economía, 2020](#).

⁷ [PENLOG, 2016](#).

- 1.5 **Corredores de integración.** La región de América Latina y el Caribe (ALC) presenta un bajo nivel de integración física y comercial⁸, consecuencia de elevados costos logísticos⁹. Guatemala, con los mayores costos logísticos de Centroamérica¹⁰, destaca por sus deficiencias en la calidad de infraestructura vial¹¹, por donde moviliza casi la totalidad de la carga de exportación. Entre los años 2012-2017, el costo de logística, medido como el porcentaje del valor final del producto, se incrementó del 23% al 29%, representando el 40% para pequeñas y medianas empresas¹². Mejorar la capacidad del principal corredor logístico para las exportaciones del país impulsará su productividad y la integración de la región de influencia del puerto a nuevos mercados, con efectos positivos sobre el crecimiento y reducción de la pobreza en la región nororiente del país¹³.
- 1.6 **Potencial exportador.** El comercio exterior en Guatemala representa el 41% del PIB, y 78% de esta carga se destina al comercio internacional vía los puertos del país¹⁴. Sus puertos en el Atlántico (Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios), conectados a las principales ciudades y zonas productivas por medio del corredor CA-9 Norte, son las puertas de acceso a los mercados de Estados Unidos y Europa. Guatemala tiene potencial en incrementar sus exportaciones agroindustriales, que en términos de la balanza comercial representaron el 72,1% de las exportaciones totales en 2020¹⁵. Los principales productos son artículos de vestuario (15%), cardamomo (14%), banano (10%), café (8%), grasas y aceites comestibles (7%). El menor dinamismo del sector exportador se debe a bajos niveles de valor agregado por trabajador y a un desempeño insuficiente en logística e infraestructura.
- 1.7 **El potencial de la CA-9 Norte en la integración regional.** La recuperación en la economía de los mercados de destino¹⁶ abre oportunidades de complementación productiva y especialización de la oferta exportable en Centroamérica, sumado al potencial impacto de la CA-9 Norte en Honduras y El Salvador, como eje logístico de salida al Atlántico. La vía es clave en el proceso de integración entre Guatemala y Honduras, donde se establece una Unión Aduanera y tres puestos de frontera integrados (Corinto, Florido y Agua Caliente) con conexión a la CA-9 Norte, por la cual circulan mercancías bajo régimen de libre circulación (FYDUCA). La CA-9 también impacta en la competitividad de las exportaciones de El Salvador, que representan cerca del 30% de la carga embarcada en el puerto Santo Tomás de Castilla¹⁷ ([EEO#5](#)).

⁸ En 2019, el comercio intrarregional de ALC representaba el 14% del comercio total de la región ([BID, 2021](#)).

⁹ En ALC estos costos están entre el 16% y 26% del PIB regional, frente al 9% en los países OCDE ([Elcano, 2020](#)).

¹⁰ El costo estimado para transportar un contenedor de 40 pies es US\$1,50/km, sobre: El Salvador US\$1,34/km; Honduras US\$1,24/km; México US\$1,42/km; y Nicaragua US\$1,21/km ([BID, 2013](#)).

¹¹ El [Reporte de Competitividad Global 2019](#) clasifica a Guatemala en el puesto 132 (calidad de la infraestructura vial) y 134 (conectividad vial), entre 141 países; el [Reporte sobre Desempeño Logístico 2018](#) en el puesto 125, entre 160 países.

¹² [CACIF – FUNDESA, 2017](#).

¹³ En 2019, la tasa de pobreza ascendía a 51,4% a nivel nacional ([BID, 2020](#)).

¹⁴ Los puertos de Guatemala movilizan el 18% de la carga de Centroamérica ([Concatran, 2020](#)).

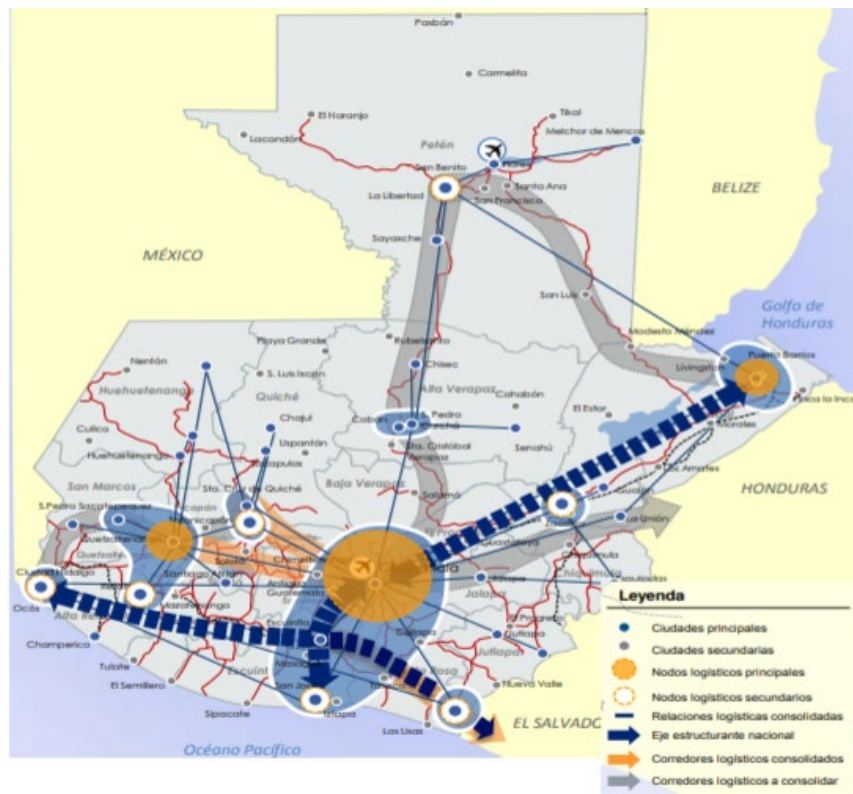
¹⁵ [Banco de Guatemala, 2020](#).

¹⁶ Según el Banco de Guatemala, a octubre de 2021 las exportaciones del país crecieron 22,4% respecto 2020, y los principales productos agroindustriales (¶1.6) representaron el 40,2% del total exportado.

¹⁷ [Central America Data, 2018](#).

- 1.8 **Corredor CA-9 Norte y reconversión productiva del país.** Este corredor presenta una oportunidad para reconvertir la zona agrícola del nororiente, donde se origina la mayoría de las exportaciones. En 2020, 67% de las exportaciones del país usaron los puertos del Atlántico¹⁸. Los productos que transitan en la vía provienen de producción en la zona norte y este¹⁹ y hacen parte del comercio extrarregional. Estas regiones presentan alta vulnerabilidad al CC en su producción agrícola ([CGIAR, 2015](#)) e infraestructura vial. Las mejoras en tiempos de tránsito en la CA-9 Norte convertirán al corredor en un eje estratégico para promover inversiones y empleo asociado a la exportación, particularmente en las regiones norte y este del país, que presentan mayores índices de pobreza.

Figura 1. Corredores estratégicos de Guatemala



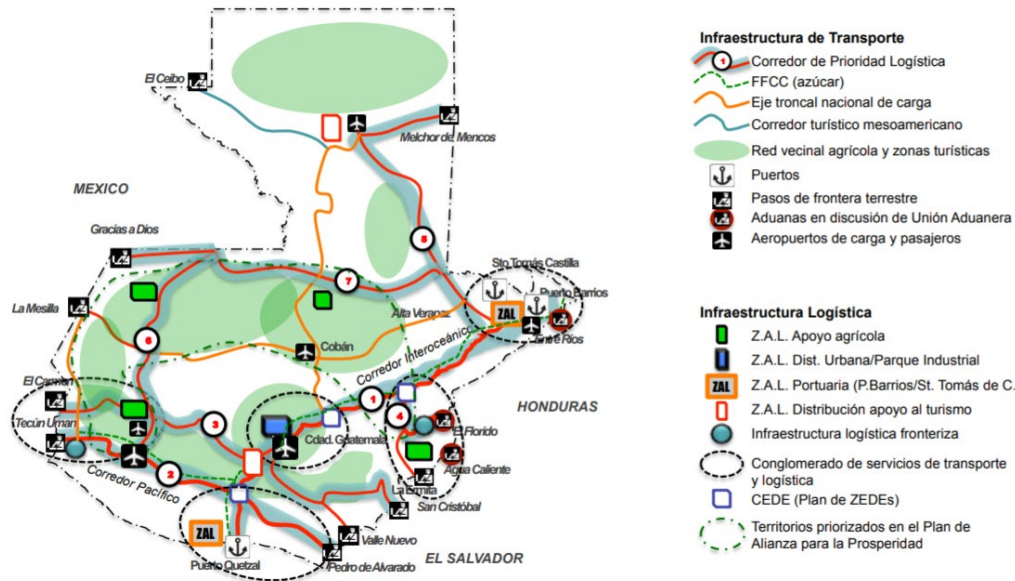
Fuente: PENLOG²⁰.

¹⁸ [Comisión Nacional Portuaria, 2021](#).

¹⁹ Cobán: cardamomo, caucho y palma africana; Peten: yeso, frijol y maíz; Zacapa: café; Izabal: banano; y Chiquimula: frijol ([PENLOG, 2016](#)).

²⁰ [Ídem](#).

Figura 2. Zonas productivas e infraestructura logística de Guatemala



Fuente: PENLOG²¹.

- 1.9 **Desempeño logístico de la CA-9 Norte.** La baja calidad de la infraestructura vial produce cuellos de botella en corredores principales, donde circulan 4,3 millones de vehículos²². Según la Dirección General de Caminos (DGC), el 12,5% de los 17.178 km de la Red Vial Nacional (RVN) son carreteras centroamericanas, formadas por tres ejes troncales: CA-9 (interoceánico), CA-2 (pacífico) y CA-1 (centroamericano). La CA-9, con una longitud de 405 km, adquiere relevancia estratégica como principal corredor de comercio exterior del país, pues conecta los corredores pacífico y centroamericano y la ciudad de Guatemala (eje industrial y principal centro de consumo del país) con los puertos del Atlántico y del Pacífico. La CA-9 Sur tiene una longitud de 106,8 km y cuenta con 4 carriles. En contraste, de los 298,2 km que integran la CA-9 Norte, solo el 30% tiene cuatro carriles, dejando una longitud de 208 km pendiente de ampliación. Frente a proyecciones crecientes sobre el flujo vehicular, con un nivel actual de Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) superior a 13.000 vehículos²³, sumado al hecho que atraviesa zonas urbanas, el desempeño logístico de la CA-9 Norte se reduce considerablemente, afectando la velocidad de tránsito de la carga²⁴ y la probabilidad de accidentes²⁵. A través del [Plan de Desarrollo Vial \(2018-2032\)](#), el GdG priorizó la ampliación a cuatro carriles de estos corredores²⁶, y solicitó al Banco el otorgamiento de un préstamo para implementar la

²¹ Ídem.

²² SAT, 2021.

²³ Boletín de Tránsito (DGC, 2021).

²⁴ Desde 2000 a 2015, la velocidad promedio de la CA-9 hacia el Atlántico se [redujo](#) 15% (65 km/h a 55 km/h); en subtramos que atraviesan zonas urbanas bajó a 35 km/h ([EEO#1](#)).

²⁵ Entre 2016-2019 se produjeron un promedio anual de casi 100 siniestros viales en los municipios del subtramo a intervenir.

²⁶ 19% tiene cuatro carriles.

continuación de obras de ampliación de la CA-9 Norte a partir de la localidad de El Rancho hasta Puerto Barrios, con una longitud de 208 km.

- 1.10 **Capacidad institucional en el sector vial.** El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV) planifica y ejecuta políticas para integrar los servicios de comunicaciones, infraestructura y transporte del país. La planificación, diseño, contratación y administración de proyectos de construcción, mejoramiento y rehabilitación vial lo hace el CIV a través de la DGC. La DGC, por intermedio de una Unidad Coordinadora del Programa (UCP) con estructura técnica, financiera y de adquisiciones especializada, está ejecutando el Programa de Desarrollo de la Infraestructura Vial ([4746/OC-GU](#); US\$150 millones) orientado a mejorar caminos que conectan zonas productivas y capitales departamentales a corredores principales. La ejecución de proyectos viales enfrentó retos considerables en el país, que ocasionaban que los plazos²⁷ y costos²⁸ de ejecución fuesen mayores a los previstos. En el marco de la UCP se realizaron ajustes claves tanto a la preparación como a la ejecución de proyectos lo que mejoró el desempeño de esos indicadores (§3.2), en particular reduciendo considerablemente los plazos de evaluación de ofertas (de 169 a 20 días calendario en promedio), y acelerando la ejecución de las obras. Un caso positivo a destacar es la construcción de la vía alterna a la CA-9 Sur (tramo Palín – Escuintla, de 23 km), con un modelo de construcción pública y gestión privada de la operación, mediante un contrato administrativo de concesión por 25 años.
- 1.11 **Resiliencia a los efectos del CC.** En Guatemala los impactos económicos del CC en las últimas tres décadas se han estimado en US\$3.500 millones, siendo los sectores productivos, infraestructura y agricultura los más afectados. Si el país no realiza medidas ambiciosas e inmediatas, para 2030 el costo económico podría equivaler al 5,8% del PIB²⁹. Solo en 2020 los huracanes Eta e Iota provocaron pérdidas económicas de US\$780 millones, siendo la infraestructura vial una de las más afectadas³⁰. La experiencia internacional y del Banco indica que la resiliencia y prevención del riesgo de desastres generan beneficios de entre cuatro y siete veces los costos, en términos de pérdidas evitadas y reducidas^{31,32} (§1.26) ([EEO#7](#) y [EEO#8](#)).
- 1.12 **Identificación del problema y sus consecuencias.** La competitividad de las exportaciones de Guatemala está rezagada por efecto del bajo desempeño logístico, evidenciado en los índices globales (§1.5) y en la menor capacidad de la CA-9 Norte (§1.9), que requieren mayor urgencia para atender el impacto de la crisis económica en el empleo (§1.6), donde la infraestructura juega un papel fundamental para revertir estas tendencias (§1.3). La baja capacidad del corredor CA-9 Norte restringe el desempeño de servicios de transporte de carga e incrementa los tiempos de viaje y costos logísticos al puerto, limitando el potencial exportador, la integración regional (§1.7) y el desarrollo de sus sectores productivos (§1.6). A ello se suma la alta vulnerabilidad al CC de la infraestructura

²⁷ Debido a problemas asociados a la liberación del derecho de vía.

²⁸ En otras ampliaciones (CA-2) se suspendieron contratos con avances menores al 30%, y en el caso del libramiento de Chimaltenango (CA-1) se produjeron problemas con las adquisiciones prediales.

²⁹ [Cepal, 2015](#).

³⁰ [Cepal, 2021](#).

³¹ [United Nations Office of Disaster Risk Reduction, 2011; Kull, et al., 2013; Mechler, 2016](#).

³² [Informe de Terminación de Proyecto \(PCR\) - Programa de Apoyo al Sector Transporte II \(2840/BL-NI\)](#).

vial (¶1.11) y las debilidades de capacidad institucional en la planificación y ejecución de obras viales de mayor complejidad (¶1.10).

- 1.13 **Género.** La tasa de participación laboral de mujeres en Guatemala (41%) es más baja que el promedio de la región (52%) y no hubo avances en el período 2000-2017³³. Según estimaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), las mujeres representan menos del 1% del total de empleados en el sector construcción y 8,6% del total de empleados del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones, mientras que el promedio regional es alrededor del 3,8% y 12,9%, respectivamente³⁴. Adicionalmente, 35% de egresados de carreras de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas en educación terciaria son mujeres³⁵ (¶1.25) ([EEO#6](#)).
- 1.14 **Accesibilidad universal y seguridad vial.** Según la Encuesta Nacional de Discapacidad en Guatemala 2016³⁶, el 10,2% de la población (1,6 millones de personas) tiene algún tipo de discapacidad. Las Personas con Discapacidad (PcD) que no trabajan informan dificultades en que las demás personas les permitan trabajar (14%) o haya oportunidades laborales (4%)³⁷. Esta encuesta evidencia las dificultades de inclusión laboral que enfrentan las PcD. Guatemala ratificó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en octubre 2008³⁸, por tal razón es necesario promover legislación, capacitación y acciones orientadas a la inclusión de PcD en la sociedad. En términos de seguridad vial, según datos de la Organización Mundial de la Salud³⁹, en 2016 Guatemala registró un total estimado de 2.758 personas fallecidas y una tasa de 16,6 muertes por cada 100.000 habitantes por siniestros de tráfico. Aunque el país utiliza buenos estándares de construcción de carreteras⁴⁰, no se aplica un sistema obligatorio de auditoría e inspecciones de seguridad vial por parte de la entidad rectora de transporte (¶1.26) ([EEO#9](#)).
- 1.15 **Digitalización e innovación.** El GdG creó la Comisión Presidencial de Gobierno Abierto y Electrónico, que apoyó la formulación del Plan Nacional de Gobierno Digital 2020-2026⁴¹, abarcando todos los sectores del gobierno. En el sector de infraestructura, área de actuación del CIV, se promueven medidas que contribuyan a la automatización de los procesos con el fin de hacer más efectivo el monitoreo y seguimiento, en particular para mejorar la gestión del tráfico y de los activos viales del corredor (¶1.27) ([EEO#10](#)).
- 1.16 **Transparencia e integridad.** A nivel internacional, la obra pública enfrenta riesgos de integridad importantes que necesita una estrategia robusta de mitigación, pues abarca proyectos complejos, con presupuestos elevados en un mercado donde pocas firmas tienen la capacidad de realizar obras, y son ejecutados por entidades con capacidades heterogéneas. En el caso de

³³ [Banco Mundial, 2019.](#)

³⁴ OIT y cálculos propios. *Employment by sex and economic activity – ILO modelled estimates, Nov. 2019 (thousands) – annual.*

³⁵ [Banco Mundial, 2019.](#)

³⁶ [Instituto Nacional de Estadística, 2016.](#)

³⁷ [Unicef, 2016.](#)

³⁸ [Comisión Presidencial Coordinadora de la Política del Ejecutivo en Materia de Derechos Humanos, 2011.](#)

³⁹ OMS, 2018.

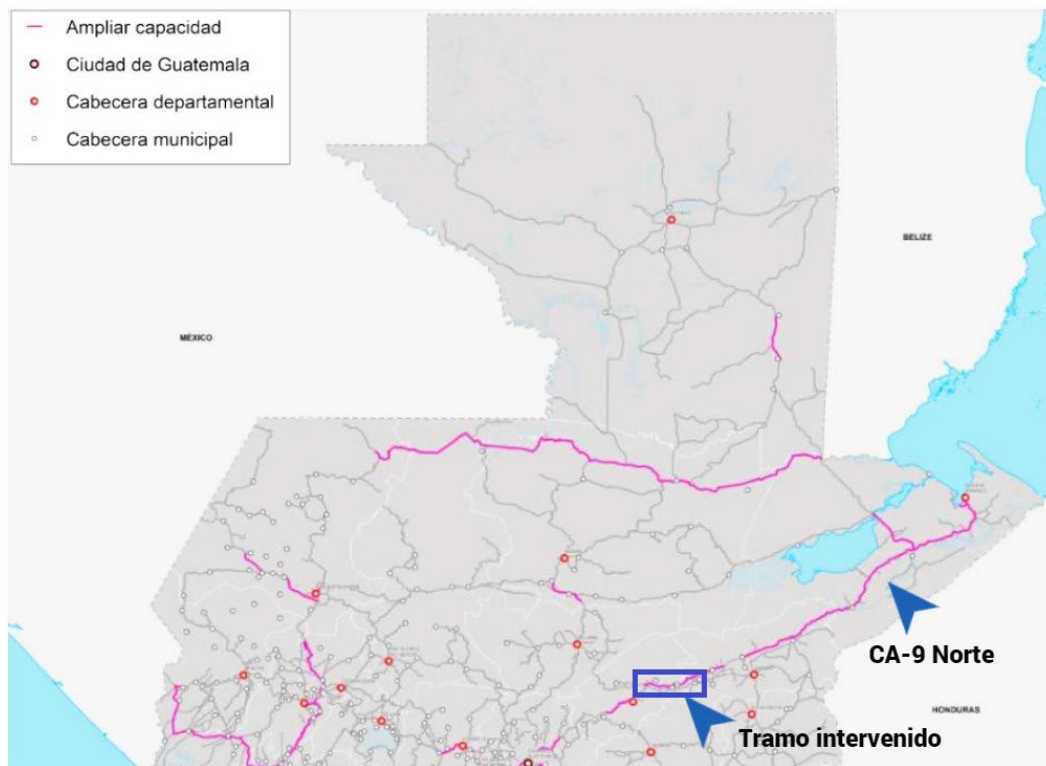
⁴⁰ Manual de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y AASHTO.

⁴¹ [Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia, 2020.](#)

Guatemala la insuficiente inversión pública ha debilitado las capacidades de planificación y ejecución de las entidades encargadas de la obra pública, lo que hace necesario contar con una adecuada estrategia de gestión de estos riesgos (§1.28 y §3.3) ([EEO#11](#)).

- 1.17 **Intervención propuesta.** Contribuir al mejoramiento y gestión de la CA-9 Norte como corredor logístico, dando continuidad a la ampliación a cuatro carriles en el subtramo El Rancho – Teculután de 35 kilómetros de longitud, incorporando especificaciones de gestión de resiliencia al CC. La intervención implementa un esquema de ejecución que fortalece la DGC en la planificación técnica, presupuestal y del proceso de adquisiciones de las obras del programa. Los diseños están finalizados, y con apoyo de Cooperación Técnica (CT)⁴² fueron revisados y serán ajustados para alcanzar estándar de licitación. Adicionalmente, con apoyo de recursos de CT de España, se revisarán los diseños finales del corredor hasta Mayuelas, con parámetros de resiliencia al CC, seguridad vial y accesibilidad universal, incluyendo promover la igualdad de género y el desarrollo productivo de cadenas de valor orientadas a la exportación (§1.25 a §1.27).

Figura 3. Vías con ampliación de capacidad planeadas



Fuente: Reformulación y actualización del Plan de Desarrollo Vial 2018-2032⁴³.

⁴² “Estructuración y Cofinanciación del Corredor CA-9 Norte” ([ATN/AC-18778-GU](#) y [ATN/OC-18779-GU](#)), CT de apoyo operacional por US\$450.000, y “Apoyo en la Ejecución de Proyectos y Seguimiento de Riesgos Laborales en Proyectos de Transporte en Latinoamérica y el Caribe” ([ATN/OC-18923-RG](#)), CT de apoyo al cliente por US\$380.000, ambas aprobadas en 2021. Se sumarán recursos de la Cooperación Española.

⁴³ [DGC. 2021](#).

- 1.18 **Estructuración de la ampliación del corredor hasta el puerto.** Teniendo en cuenta la magnitud de la inversión⁴⁴ y su complejidad en el manejo socioambiental y de adquisición predial, se acordó estructurar la inversión en etapas, iniciando con una primera de aproximadamente 80 km, sobre los cuales se tienen diseños básicos de ingeniería que estiman un costo de las obras del orden de US\$418,5 millones. A partir de la revisión de estos diseños y el análisis sobre el cumplimiento de salvaguardas ambientales en un primer subtramo de 35 km, se definió como la mejor alternativa preparar una operación de préstamo específica a este subtramo, por un monto de US\$175 millones con cofinanciación del Gobierno de España. Con recursos de CT⁴⁵ se completará la revisión de los diseños disponibles, junto con estudios básicos para evaluar alternativas de gestión del corredor que contribuyan a generar recursos para cubrir mantenimiento y potencialmente aportar a la financiación de la ampliación del corredor hasta el puerto (§2.14).
- 1.19 **Justificación de la intervención y la evidencia empírica.** Invertir en infraestructura logística tiene efectos positivos sobre el crecimiento y la generación de empleo a través del comercio y la integración. El [DIA 2019, De Promesas a Resultados en el Comercio Internacional](#)⁴⁶, muestra que la apertura comercial de los años ochenta contribuyó para que ALC superase el estancamiento de los años anteriores, acelerando el crecimiento del ingreso per cápita promedio de hasta un 16% en 20 años (§1.7 y §1.8). El BID estimó para el ámbito de ALC, que reducir un 10% el costo promedio de transporte puede incrementar hasta en un 10% en el número de productos exportados⁴⁷. Otro estudio realizado en Centroamérica, que incluye a Guatemala⁴⁸, demuestra que reducir a la mitad los precios de fletes de camión en corredores a puertos (explicados por eliminar cuellos de botella en la infraestructura vial y mayores niveles de competencia) reduciría entre 13% y 22% los costos de transporte a destinos extrarregionales, incrementando volúmenes de comercio.
- 1.20 **Conocimiento del Banco sobre el sector y lecciones aprendidas.** El Banco tiene experiencia en desarrollar corredores logísticos de integración, contribuyendo a fortalecer la gestión vial de los Organismos Ejecutores (OE) responsables. Ejemplos incluyen la ampliación y acompañamiento a esquemas de ejecución de la CA-5 Norte del Corredor Atlántico en Honduras, que permitió llevar el corredor a la gestión vía asociación público-privada bajo el cual opera hoy⁴⁹, el mejoramiento del Corredor Pacífico de Integración Mesoamericana en Nicaragua⁵⁰, Honduras⁵¹, Costa Rica⁵² y Guatemala⁵³. En 2019, el Banco aprobó el préstamo [4746/OC-GU](#), actualmente en ejecución, donde se implementó un factor crítico de mejora al esquema de ejecución del CIV, que consiste en designar

⁴⁴ Los costos de ampliación del corredor hasta el puerto (204 km) se han estimado en US\$1.000 millones.

⁴⁵ Ver pie de página 42.

⁴⁶ [BID. 2019.](#)

⁴⁷ [BID. 2008.](#)

⁴⁸ [Banco Mundial, 2013.](#)

⁴⁹ [1565/SF-HO](#) (US\$63.200.000, 2004), [1910/BL-HO](#) (US\$38.500.000, 2007) y [1910/BL-HO-1](#) (US\$21.000.000, 2013).

⁵⁰ [2979/BL-NI](#) (US\$93.972.500, 2013).

⁵¹ [2470/BL-HO-1](#) y [2470/BL-HO-2](#) (respectivamente US\$135.000.000 y US\$20.000.000, 2015).

⁵² [2007/OC-CR](#) (US\$375.000.000, 2008), [CR-O0005](#) (US\$350.000.000, 2010) y [3071/OC-CR](#) (US\$450.000.000, 2013).

⁵³ [1224/OC-GU](#), [1224/OC-GU-1](#), [1224/OC-GU-2](#) (US\$182.000.000, 1999).

comisiones evaluadoras ad hoc para cada proceso de adquisición, logrando avances significativos en reducir considerablemente los tiempos de evaluación de ofertas. Las lecciones aprendidas de estas operaciones se incorporaron al diseño de esta operación, entre las que se destacan: (i) anticipar la adquisición predial en el diseño y asegurar un plan adecuado de gestión socioambiental en la construcción y operación; (ii) incorporar la gestión de riesgos de desastres y CC y la revisión de los diseños para asegurar su resiliencia a eventos de clima extremo; y (iii) especializar una estructura técnica, financiera y de adquisiciones en la ejecución, construyendo sobre la experiencia en el país.

- 1.21 **Estrategia del Grupo BID con el país.** El programa se alinea a la Estrategia de País del Grupo BID con Guatemala (2021-2024) (GN-3085) al buscar mejorar la provisión de servicios básicos al ampliar y modernizar la infraestructura logística del país y reducir costos de transporte y logística causados por la baja capacidad y resiliencia de la CA-9 Norte, contribuyendo a su indicador de resultado. La operación está incluida en el Programa de Operaciones 2022 (GN-3087).
- 1.22 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (AB-3190-2) y se alinea estratégicamente con los desafíos de desarrollo de: (i) Productividad e Innovación, pues contribuye a mejorar el desempeño logístico y la competitividad de las exportaciones; y (ii) Integración Económica, por su contribución a ampliar el acceso de sectores exportadores al mercado regional e internacional. Adicionalmente, el programa se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género, al promover la participación laboral de mujeres en empleos no tradicionales del sector, así como el desarrollo de una estrategia de género para el CIV (¶1.13 y ¶1.25); (ii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al mejorar capacidades técnicas de la DGC en manejo de afectaciones prediales y gestión de adquisiciones (¶2.8 a ¶2.10); y (iii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, pues adapta los diseños de las obras a escenarios de pluviometría y escorrentías y fortalecer capacidades para implementar actividades que reduzcan posibles impactos en la infraestructura de eventos climáticos extremos (¶1.11 y ¶1.26). El 8,5% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación al CC, según la [metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo de estimación de financiamiento climático](#). Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del BID de 30% del monto de aprobaciones anuales. El programa contribuye también al indicador del Marco de Resultados Corporativo 2020-2023 (GN-2727-12) de “caminos construidos o mejorados (km)”.
- 1.23 La operación se alinea con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al promover el acceso a los servicios de infraestructura y mejorar la gobernanza de la infraestructura para incrementar eficiencia en la provisión del servicio; y (ii) la Estrategia Integrada del BID de Mitigación y Adaptación al CC (GN-2609-1), por promover resiliencia climática a la infraestructura vial. Es consistente con: (i) el Plan de Acción de Género para Operaciones 2020-2021 (GN-2531-19) por prever medidas que promueven la incorporación de mujeres en el sector transporte; (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12), al mejorar el desempeño logístico de Guatemala y Centroamérica; (b) Integración y Comercio (GN-2715-11), al contribuir a una mayor inserción regional; (c) Cambio Climático (GN-2835-8), por promover resiliencia de la infraestructura a cambios climáticos; y (d) Género y

Diversidad (GN-2800-8), al promover oportunidades económicas para mujeres y comunidades vulnerables, y apoyar al CIV en el diseño de una Política de Género; y (iii) el Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género 2021 (MAEG 2021) toda vez que contribuye con capacitaciones para promover empleos de mujeres, la digitalización de infraestructura y la inclusión de resiliencia al CC en la planificación de la infraestructura.

- 1.24 Siendo la operación cofinanciada por el Fondo para la Promoción del Desarrollo (FONPRODE), también está alineada con el Marco Estratégico del V Plan Director 2018/2021 de la Cooperación Española que recoge los Principios Transversales (enfoque basado en los derechos humanos y las libertades fundamentales, la igualdad de género, el respeto a la diversidad cultural y la sostenibilidad medioambiental), los Principios de Gestión (eficacia, eficiencia, coherencia y coordinación) y los Objetivos Estratégicos de la Cooperación Española. La intervención es consistente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las Metas y las Líneas de Acción recogidas en el citado documento, con los ámbitos estratégicos y con las prioridades de carácter temático y geográfico.
- 1.25 **Intervención de género.** Para incrementar la participación laboral de mujeres, y con apoyo de CT⁵⁴, se ejecutarán las siguientes actividades: (i) diseño e implementación de una estrategia dentro del CIV para promover la incorporación de mujeres en el sector, incluyendo capacitaciones en sectores no tradicionales y pasantías remuneradas para las estudiantes de ingeniería, arquitectura y ramas afines; (ii) convenio con instituciones educativas superiores (técnicas, pregrado y postgrado) para facilitar el proceso de reclutamiento en pasantías, capacitaciones y oportunidades laborales, así como diseñar un programa de mentoría para mujeres en ingeniería, transporte y construcción en las universidades y en el CIV; (iii) implementación de medidas para prevenir y mitigar la violencia de género, incluyendo apoyo a las empresas contratistas en el desarrollo o implementación de códigos de conducta y convivencia, y talleres sobre acoso y violencia contra mujeres para las empresas contratistas; y (iv) promoción de la participación de mujeres en actividades de desarrollo local productivo para incentivar el involucramiento de empresarias en el sector de servicios al transporte ([EEO#6](#)).
- 1.26 **Intervención en CC, seguridad vial y accesibilidad universal.** La mejora de características técnicas de la vía busca incrementar la seguridad vial, promover carreteras inclusivas e incorporar criterios de diseño que faciliten la accesibilidad universal y promuevan la resiliencia de la vía a efectos de CC (§1.11 y §1.17). El programa incluirá: (i) incorporar estándares internacionales de seguridad vial y accesibilidad universal, como actualización de manuales de diseño, entre otros ([EEO#9](#)); y (ii) diseños de ingeniería y medidas no estructurales que incrementen la resiliencia para reducir los impactos del CC y desastres asociados a amenazas naturales ([EEO#7](#) y [EEO#8](#)).
- 1.27 **Intervención en digitalización e innovación.** La ampliación a cuatro carriles estará acompañada del desarrollo de tecnología digital a través de un conjunto de cámaras, conectividad y de infraestructura computacional. Esta infraestructura digital permitirá monitorear el tráfico (lectura de matrículas) y realizar aforos de

⁵⁴ Ver pie de página 42.

vehículos de manera automatizada. Se fortalecerá la capacidad institucional del CIV para almacenar, procesar y analizar los datos generados (¶1.15) ([EEO#10](#)).

- 1.28 **Transparencia e integridad.** El GdG y el Banco han impulsado programas que fortalecen institucionalmente al sector, tales como: GUATECOMPRAS como mecanismo de apertura en las contrataciones; Mapa de Inversiones, que ofrece información pública sobre ejecución de obras; y un registro de empresas para promover integridad y transparencia en el sector. El Manual Operativo del Programa (MOP) incorpora estas medidas y una estrategia basada en mejores prácticas en manejo de riesgo de integridad, tales como adecuada definición de funciones y responsabilidades del personal de la UCP y de los comités de evaluación ad hoc, la gestión de conflictos de interés y parámetros para la debida diligencia de licitantes y receptores de las acciones de expropiación (¶1.16 y ¶3.3) ([EEO#3](#) y [EEO#11](#)). Se realizarán además acciones de promoción de los llamados a licitación para incrementar la cantidad de oferentes.
- 1.29 **Coordinación con la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID).** El programa se desarrolla bajo el Acuerdo Marco de Financiamiento Conjunto con el BID y el Reino de España, donde se regulan los términos y condiciones de la cofinanciación con FONPRODE (¶2.2) ([EEO#3](#)). Durante el diseño del programa se realizaron misiones con la participación de AECID para revisar aspectos técnicos, económicos y de salvaguardas, incluyendo la medición de resultados y coordinación de asistencia técnica. El Banco cobrará una tasa de servicio según lo negociado con FONPRODE para sufragar los costos de administración del programa. La tasa de servicio se distribuirá a los departamentos del BID, según corresponda, para cubrir costos de la carga de trabajo adicional en la preparación, ejecución y seguimiento del programa.

B. Objetivos, componentes y costo

- 1.30 **Objetivo.** El objetivo general es contribuir a dinamizar las exportaciones de sectores productivos estratégicos, de forma sostenible e inclusiva. El objetivo específico es mejorar los niveles de servicio del corredor intervenido.
- 1.31 **Componente 1. Inversiones de ampliación (US\$163.500.000, siendo US\$70.100.000 BID y US\$93.400.000 AECID).** Financiará obras de ampliación a cuatro carriles por aproximadamente 35 km, subtramo El Rancho – Teculután, y que consisten en obras de construcción y mejoramiento de estructuras, entronques y pavimentos, la reconfiguración de vialidades y adquisiciones prediales, incluyendo la reconstrucción de seis puentes y tres bóvedas. También, incluye la supervisión de diseños y obras para asegurar el cumplimiento de estándares de diseños que incorporen aspectos socioambientales, seguridad vial, accesibilidad universal y reducción de riesgos de desastres y adaptación al CC (¶1.26), y la supervisión técnica en la entrega de obras terminadas. La intervención incluirá la construcción del libramiento El Rancho de aproximadamente 3,3 km de longitud.

- 1.32 **Componente 2. Inversiones en adquisición predial⁵⁵ y aspectos ambientales y de resiliencia climática (US\$6.500.000, siendo US\$2.800.000 BID y US\$3.700.000 AECID).** Financiará las inversiones requeridas para: (i) liberar el derecho de vía, principalmente asociadas a la compra de predios, pago de compensaciones y obras complementarias que mitiguen las afectaciones identificadas (¶3.6); y (ii) implementar planes de manejo ambiental y de biodiversidad, incluyendo obras de protección ante eventos climáticos extremos.
- 1.33 **Componente 3. Desarrollo de capacidades y preinversión (US\$4.200.000, siendo US\$1.800.000 BID y US\$2.400.000 AECID).** Financiará: (i) la preinversión⁵⁶ para desarrollar diseños de ingeniería para ampliar el corredor hasta el puerto; y (ii) mejoras en capacidades técnicas de la UCP, incluyendo la contratación de la firma consultora, para: (a) supervisar diseños y obras, incluyendo aspectos de resiliencia al CC; (b) desarrollar pliegos y procesos complejos de licitación, incluyendo consultorías especializadas de apoyo técnico; (c) diseñar e implementar actividades que promuevan la participación laboral de mujeres y la inclusión de personas con discapacidad (¶1.25 y ¶1.26); y (d) operar equipos y tecnología de seguimiento automatizado de tránsito en el corredor (¶1.27).
- 1.34 **Otros costos (US\$800.000, siendo US\$300.000 BID y US\$500.000 AECID).** Comprende gastos para financiar costos administrativos y personal de la UCP, auditorías y la evaluación y monitoreo de resultados.

C. Indicadores clave de resultados

- 1.35 **Resultados esperados.** Los indicadores para medir el objetivo general serán: (i) total de las exportaciones del país (US\$ mil millones); y (ii) mujeres contratadas en la ejecución de obras sobre el total de empleos directos (%). Los indicadores para medir los objetivos de desarrollo específicos del programa serán: (i) costo de operación vehicular (US\$ constantes/vehículo-km); y (ii) tiempo de viaje promedio (minutos) ([EER#2](#)).
- 1.36 **Viabilidad técnica y económica.** La evaluación económica del programa estima una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) de 26,3% ([EEO#1](#)) para una inversión con pavimento asfáltico. Se realizó la identificación catastral de los predios que serán adquiridos para liberar el derecho de vía y se incluyeron las actividades de compensación socioambiental asociadas, que serán cubiertos con recursos del Componente 2. En el Cuadro 1 se resumen los resultados del análisis costo-beneficio y de sensibilidad realizados.

⁵⁵ Las normas y procedimientos de manejo del derecho de vía del OE se implementan luego de adjudicar el contrato de obra mediante un rubro de costos administrativos reconocidos al contratista, lo cual acarrea retrasos para identificar, valorar y pagar la adquisición predial y compensaciones antes de iniciar las obras en los predios afectados. Ante esta complejidad (¶1.10 y ¶1.20), se acordó estructurar el Componente 2.

⁵⁶ Incluyendo aspectos prediales y consultas públicas.

Cuadro 1. Análisis de costo-beneficio económico

Valor Presente Neto Económico (US\$ millones)	TIRE			
	Base	Análisis de Sensibilidad		
		Costo +20%	Beneficio -20%	Costo +10% y Beneficio -10%
93,6	26,3%	22,2%	21,4%	21,9%

- 1.37 **Caracterización de beneficiarios.** Los beneficiarios directos del proyecto serán los usuarios del tramo intervenido, estimado en 25.281 personas⁵⁷ por día ([EEO#1](#)), y los beneficiarios indirectos 442.375 personas de los departamentos de El Progreso y Zacapa⁵⁸ que están en el área de influencia directa de la vía.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 **Modalidad.** El programa será financiado por un préstamo de inversión bajo la modalidad de Obras Específicas, pues se tienen los diseños técnicos de ingeniería ([EEO#2](#)) que definen el costo del programa y sustentan su viabilidad económico-financiera ([EEO#1](#)). El programa incluye la realización de diseños técnicos del corredor hasta Puerto Barrios (§2.3).
- 2.2 **Costo y financiamiento.** El costo total del programa es de US\$175 millones. El Banco financiará US\$75 millones con cargo a los recursos de Capital Ordinario (CO), y el FONPRODE financiará US\$100 millones (§1.29). Cada parte negociará, aprobará y suscribirá su respectivo Contrato de Préstamo; los recursos aportados por FONPRODE serán transferidos directamente al Prestatario y los desembolsos se realizarán buscando cumplir con la porción de aporte de cada parte durante la ejecución. Este cofinanciamiento fue aprobado por el Comité Ejecutivo del FONPRODE el 22 de diciembre de 2021.

Cuadro 2. Costos estimados del programa (US\$ millones)

Componentes ⁵⁹	BID	FONPRODE	TOTAL	%
Componente 1. Intervención en la red vial	70,10	93,40	163,50	93,43
Construcción a cuatro carriles	65,08	85,70	150,78	86,16
Supervisión de obra	2,51	3,85	6,36	3,63
Contingencias	2,51	3,85	6,36	3,63
Componente 2. Inversiones en adquisición predial y afectaciones	2,80	3,70	6,50	3,71
Adquisiciones prediales y compensaciones	1,50	2,00	3,50	2,00
Planes de manejo ambiental y de biodiversidad	0,20	0,30	0,50	0,29
Obras de protección y gestión de riesgos ante CC	1,10	1,40	2,50	1,43

⁵⁷ Estimación basada en el tráfico promedio diario anual, considerando las siguientes cantidades de personas por tipo de vehículo: auto – 2; *pick-up* – 2; microbús – 20; autobús – 40; camiones – 1.

⁵⁸ [Instituto Nacional de Estadística, 2021](#).

⁵⁹ Montos a nivel de subcomponente son indicativos.

Componentes ⁵⁹	BID	FONPRODE	TOTAL	%
Componente 3. Desarrollo de capacidades y preinversión	1,80	2,40	4,20	2,40
Diseños de ingeniería del tramo Mayuelas-Puerto Barrios, con resiliencia al CC, accesibilidad universal y seguridad vial	0,43	0,57	1,0	0,57
Firma de asistencia técnica	0,65	0,85	1,5	0,86
Desarrollo de capacidades en igualdad de género en el sector de transporte	0,04	0,06	0,10	0,06
Fortalecimiento de capacidades técnicas en la UCP	0,34	0,46	0,80	0,46
Adquisición de equipos y tecnologías de información en captura y gestión del tráfico	0,34	0,46	0,80	0,46
Otros costos	0,30	0,50	0,80	0,46
Total	75,00	100,00	175,00	100,0

Cuadro 3. Proyección de desembolsos (US\$ millones)

Fuente	Año						Total
	1	2	3	4	5	6	
BID	10,6	18,8	20,5	19,4	5,7	0	75,0
FONPRODE	10,6	18,8	20,5	19,4	15,7	15,0	100,0
Total	21,2	37,6	41,0	38,8	21,4	15,0	175,0
% desembolsos	12,1	21,5	23,4	22,2	12,1	8,6	100,0

- 2.3 **Desarrollo del corredor hasta el puerto por etapas.** El cumplimiento de salvaguardas y políticas del Banco implicó realizar ajustes al programa durante la preparación: (i) incorporar planes de manejo ambiental y de biodiversidad para la ecorregión del Matorral Espinoso, atendiendo indicaciones de expertos durante las consultas públicas; (ii) revisar el diseño del libramiento El Rancho (3,3 km) y confirmar que no abarca el área natural privada “Fernando Paiz”; y (iii) acotar el alcance del programa a aquellas obras que cuenten con una adecuada evaluación de impactos indirectos y acumulativos. Con recursos de CT⁶⁰ se completarán los diseños y evaluaciones socioambientales del tramo hasta Mayuelas, incluyendo su resiliencia al CC. Con recursos del Componente 3 se financiarán estos estudios para el tramo Mayuelas – Puerto Barrios, con el fin de sentar las bases para el desarrollo del corredor hacia el puerto (§2.1).

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.4 De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703) y los resultados de la Evaluación de Impactos Ambientales y Sociales (EIAS), el programa ha sido clasificado como Categoría “B”⁶¹ debido a que las obras previstas implican riesgos e impactos socioambientales localizados, temporales y de naturaleza moderada, relacionados principalmente con la

⁶⁰ Ver pie de página 42.

⁶¹ La categoría “B” considera proyectos que puedan causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas.

adquisición de derechos de vía en 63 predios privados y a la afectación de vegetación. No se esperan afectaciones a pueblos indígenas.

- 2.5 En el referente a hábitats naturales, aunque no existirán impactos negativos significativos, se esperan impactos localizados debido a las intervenciones en libramientos que atraviesan hábitats naturales. En el área del libramiento de El Rancho, no se esperan impactos directos en la reserva natural privada Fernando Paiz (de acuerdo con información oficial, colinda con la CA-9 actual en su límite norte); del mismo modo, todas las áreas del libramiento cuentan con cierto grado de intervención y degradación. En lo que respecta al Matorral Espinoso del valle del Motagua (ecorregión altamente amenazada por conversión y degradación histórica), debido a que el proyecto se desarrolla mayoritariamente por trazado ya existente, se espera que los impactos sobre la biodiversidad sean no significativos ya que sólo se convertirá un máximo de 17,22 hectáreas de ecosistemas no intervenidos (de las cuales 12,96 Ha corresponden a bosque matorral espinoso -hábitat natural crítico- y 4,26 Ha a bosque natural -hábitat natural-) a lo largo de la franja de servidumbre de los 35 km la carretera; esto representa un 17,79% de la huella del proyecto en su área operativa. El Riesgo de Desastres se clasifica “alto”, principalmente por estar asociado a terremotos, lluvias intensas y posibles inundaciones y deslizamientos.
- 2.6 Para el programa se ha elaborado un [EIAS](#) y un Plan de Gestión Ambiental y Social ([PGAS](#)), incluyendo medidas de manejo de flora y fauna, de manejo específico de la especie Guayacán (especie en la Lista de Especies Amenazadas de Guatemala), para evitar y mitigar todo posible impacto a este hábitat natural crítico; así como un Plan de Reasentamiento y Restauración de Medios de Vida ([PR](#)) con opciones de compensación acordes con los requisitos de la OP-710. Estos documentos están disponibles en la [página web](#) del Banco.
- 2.7 Entre febrero y noviembre de 2021 se realizaron 10 reuniones de consulta significativa con partes interesadas en el programa, en las que participaron un total de 311 personas, incluyendo potenciales afectados por la adquisición de derechos de vía, propietarios de negocios en El Rancho, autoridades municipales y comunitarias y actores institucionales y sociales ambientalistas. De acuerdo con el [Informe de Consultas](#), que se encuentra publicado desde el 21 de enero de 2022, las inquietudes de los participantes se refieren a las afectaciones por adquisición de derechos de vía y pago de compensaciones, continuidad del acceso vehicular a los negocios ubicados en El Rancho, y aumento de tráfico y desvío por vías alternas durante las obras. En materia ambiental, se recomendó realizar un análisis detallado de hábitat natural crítico y ubicación y afectación a áreas protegidas, y se resaltó la necesidad de obtener el pronunciamiento oficial de las autoridades ambientales nacionales con relación a los diseños definitivos del programa.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.8 Si bien el CIV cuenta con un marco normativo y un sistema integrado de gestión financiera, así como la existencia de manuales de procesos institucionales, en la práctica se presentan desafíos que limitan la ejecución de proyectos. El análisis fiduciario identificó los siguientes riesgos como altos: (i) retrasos en la ejecución por la falta de recurso humano para la gestión de adquisiciones y gestión

financiera del programa, y limitada experiencia en las Políticas del Banco. Como medidas de mitigación se plantean: (a) verificación de que el funcionario y el personal responsable cuentadante del CIV (éstos últimos el coordinador general, especialistas en adquisiciones y en gestión financiera) cuenten con el apoyo de consultores con experiencia en políticas del Banco; y (b) capacitación, asistencia y supervisión fiduciaria por el Banco; y (ii) en el ámbito financiero, la falta de asignación de espacio presupuestario puede provocar retrasos en las adjudicaciones o en los pagos, generando demoras en la ejecución. Este riesgo será mitigado mediante: (a) asignación de un código presupuestario específico en SICOIN para identificación del programa por fuente de financiamiento dentro del presupuesto del CIV; (b) planificación integral de actividades e identificación de necesidades presupuestarias y de cuotas financieras; (c) coordinación con el ente rector -cuando corresponda- a fin de gestionar oportunamente su asignación; (d) monitoreo permanente de disponibilidad presupuestaria conforme al Plan Operativo Anual (POA) y al Plan de Adquisiciones (PA); y (e) incluir en el MOP los procedimientos específicos para gestionar este riesgo incluyendo flujos, responsables y plazos respectivos.

- 2.9 En el ámbito de adquisiciones, se identificó como riesgo alto la poca experiencia aplicando las políticas del Banco por parte del personal del OE, lo que ha generado retrasos, el cual será mitigado mediante: (i) el uso exclusivo de políticas de adquisiciones del Banco, donde la aplicación supletoria de normativa nacional deberá contar explícitamente con una aprobación previa del BID; (ii) las evaluaciones de los procesos de adquisiciones serán realizadas por comisiones evaluadoras ad hoc designadas para cada caso, que seguirán las mejores prácticas en materia de riesgo de integridad, sus informes deberán finalizarse en plazo suficiente para que el Banco pueda expedir su no objeción dentro del plazo establecido para la garantía de mantenimiento de oferta y las mismas podrán ser integradas por personal de forma independiente a su fuente de financiamiento, sin requerir cuentadancia; (iii) capacitación previa y asesoramiento durante el proceso de licitación y evaluación por parte del especialista y/o consultor en adquisiciones de la UCP-BID; y (iv) auditoría de aseguramiento razonable de las adquisiciones, contratada bajo acuerdo, para certificar que los procedimientos, flujos y plazos de la gestión de adquisiciones cumple con las políticas del Banco.
- 2.10 El análisis fiduciario identificó como riesgos medios-altos: (i) demoras en los pagos a contratistas, proveedores y propietarios de predios, que se mitigaría mediante el seguimiento permanente al plan de pagos a contratistas y proveedores y que el CIV incluya en el MOP los procedimientos efectivos y flujos que describan acciones y responsables, así como plazos máximos para pagos de propietarios de predios, en caso de que aplique; y (ii) dificultad en la preparación y ejecución de los procesos de adquisiciones de naturaleza compleja, que se mitigaría mediante la coordinación entre las áreas técnicas de la DGC y el especialista en adquisiciones del programa y/o consultor con experiencia en políticas del Banco.

D. Otros riesgos y temas clave

- 2.11 **Gestión pública y gobernabilidad.** Se identificó un riesgo medio-alto de retrasos considerables en la ejecución de la operación para obtener la aprobación legislativa del préstamo, en especial como consecuencia del limitado espacio fiscal para nuevos endeudamientos, a raíz del esfuerzo fiscal del gobierno en

consecuencia del COVID-19 y de la ejecución del plan de reactivación económica. Este riesgo es mitigado por el hecho de que el programa está incluido en el Plan de Reactivación Económica del Gobierno Nacional, así como por la presentación simultánea al Congreso de ambos contratos de préstamo.

- 2.12 **Expropiaciones.** Se identificó un riesgo alto de demoras en liberarse los predios y derechos de vía para el desarrollo del programa, razón por la cual se estructuró el Componente 2 (¶1.32) de la operación orientado a: (i) implementar acciones para liberar el derecho de vía previo al inicio de las obras; y (ii) establecer mecanismos adecuados de negociación y medidas de compensación para agilizar el pago, considerando las leyes nacionales.
- 2.13 **Mecanismos de ejecución.** Se identificó un riesgo medio-alto en la aplicación simultánea de políticas del Banco y la normativa nacional, lo que repercute en atrasos en la ejecución. Como medida de mitigación se fortalece la UCP, dependiente de la DGC, con plenas capacidades para aplicar las políticas del Banco (¶3.1), aún cuando los procesos internos puedan repercutir en atrasos en la ejecución. También se identificó un riesgo alto la falta de autorización ministerial del MOP y su aplicación a lo interno de la DGC, dificultando coordinaciones con las diferentes áreas técnicas y operativas. Como medida de mitigación se acordó la aprobación del MOP, que contiene los flujos específicos de procesos para el programa, mediante acuerdo ministerial (¶3.3 y [EEO#3](#)).
- 2.14 **Sostenibilidad de las inversiones.** El mantenimiento de las obras del programa es realizado por el CIV, lo cual podrá desarrollarse a través de los diferentes programas y contratos que con regularidad se ejecutan para realizar actividades de mantenimiento vial. Se prevé la realización de estudios básicos con recursos de CT⁶² para evaluar alternativas de gestión del corredor que contribuyan a generar recursos para cubrir mantenimiento del corredor (¶1.18).

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 **Organismo Ejecutor (OE).** El OE será el CIV, por intermedio de la DGC, a través de la UCP creada y existente para la operación [4746/OC-GU](#) que será fortalecida en sus competencias y atribuciones para la gestión de este programa mediante modificación al Acuerdo Ministerial No. 251-2021 de su creación. La UCP se fortalecerá incorporando a su estructura mínima la designación o contratación de cinco (5) especialistas adicionales: (i) en derecho de vía; (ii) en biodiversidad; (iii) en género; (iv) en infraestructura vial; y (v) en planificación, monitoreo y ejecución de obras⁶³. El costo de funcionamiento de la UCP podrá ser financiado con recursos del programa. Adicionalmente, la UCP tendrá el apoyo de una firma de asistencia técnica, con ello incorporando las lecciones aprendidas (¶1.20), a contratar con recursos del programa y previa no objeción del Banco (¶3.9)⁶⁴. Este fortalecimiento busca establecer un proceso de toma de decisión basado en

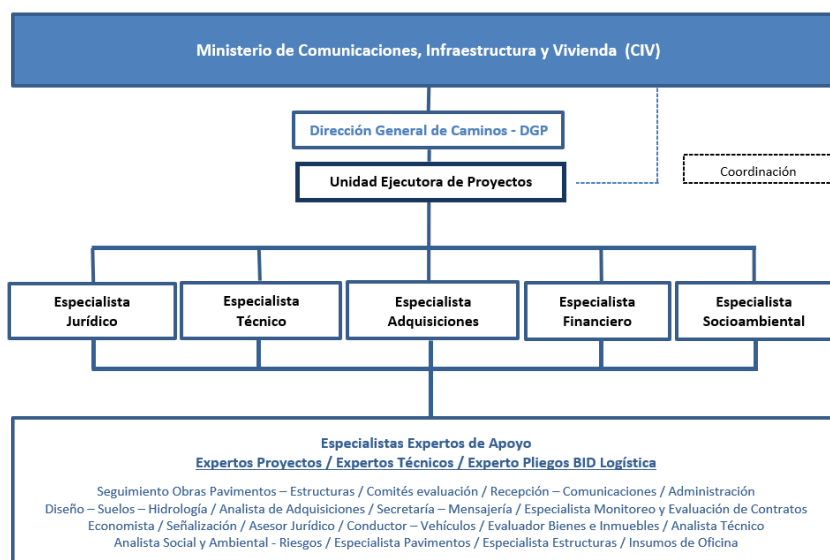
⁶² Ver pie de página 42.

⁶³ Según se indica en ¶3.9, 3 de estos 5 especialistas, por su perfil, deberán ser contratados previo al primer desembolso.

⁶⁴ La firma de asistencia técnica podrá ser contratada hasta por un máximo de US\$1,5 millones.

aspectos técnicos y con recursos humanos y financieros suficientes. El MOP ([EEO#3](#)) define la estructura, funciones y procedimientos de apoyo a la UCP e incorpora medidas de mitigación identificadas en el análisis de riesgos fiduciarios ([¶2.8](#), [¶2.9](#) y [¶2.10](#)), principalmente relacionadas a la reglamentación de Comisiones Evaluadoras ad hoc y tiempos asignados a procesos internos de la DGC. La estructura mínima se detalla a continuación:

Figura 4. Estructura mínima UCP



Fuente: Elaboración propia.

- 3.2 **Ejecución de la operación [4746/OC-GU](#)**⁶⁵. Como resultado de las mejoras implementadas ([¶1.20](#)) se espera tener comprometidos el 60% (US\$90 millones) de los recursos del programa [4746/OC-GU](#) al final del año 2022. De los siete proyectos de obra que integran este programa: (i) se adjudicó el primer proyecto, iniciando la obra en el mes de febrero de 2022; (ii) se concluirán tres procesos de adquisición para iniciar las obras durante el año 2022; y (iii) los últimos tres proyectos iniciarán las obras el próximo año una vez se concluyan sus estudios que ya fueron adjudicados. En línea con la Estrategia de País 2021-2024, se seguirán tomando medidas proactivas que serán monitoreadas con periodicidad para sostener en el tiempo estas mejoras en la ejecución ([¶1.21](#)).
- 3.3 **MOP.** El MOP define la estructura y procedimientos de ejecución del programa y será aprobado por la máxima autoridad del OE. La UCP, vinculada a la DGC, mantendrá sus capacidades para ejecutar el programa en el marco de las políticas del Banco⁶⁶, en virtud al Acuerdo Ministerial No. 251-2021 y sus modificaciones. En el MOP se definirán aspectos operativos en materia técnica, ambiental,

⁶⁵ Fecha de aprobación en Directorio: 06 de febrero de 2019; Ratificación del Congreso de la República: 23 de abril de 2020; Elegibilidad parcial: 20 de octubre de 2020; y Elegibilidad total: 26 de febrero de 2021.

⁶⁶ En el marco de Convenio Individual de Financiamiento Conjunto BID-AECID se definirán las directrices operativas que regulen las aprobaciones y modificaciones de los instrumentos de ejecución del programa (MOP, PEP, POA y PA).

fiduciaria, financiera, de procesos de adquisición de predios, entre otros, a ser aplicados dentro del esquema de ejecución del programa ([EEO#3](#)).

- 3.4 **Gestión financiera.** La gestión financiera (presupuestaria, contable y de tesorería, incluyendo los pagos del programa) será regulada y coordinada según las normas del OE, las atribuciones de la UCP, de conformidad con las disposiciones del Contrato de Préstamo y de la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12 o su versión vigente). La UCP estará conformada por especialistas que aseguren la efectiva ejecución y gestión fiduciaria (financiera y de adquisiciones) del programa.
- 3.5 **Adquisiciones.** Las adquisiciones y contrataciones de la operación se realizarán de conformidad con las Políticas de Adquisiciones del Banco (GN-2349-15 y GN-2350-15). No obstante, considerando que el uso del sistema de subasta electrónica inversa, hasta el umbral de comparación de precios, para bienes y/o servicios diferentes de consultoría ha sido aprobado por el Directorio Ejecutivo del Banco (GN-2538-26), se podrá hacer uso del citado sistema una vez se cumplan las medidas previstas para su implementación incluidas en el informe para la aceptación del uso del sistema nacional de adquisiciones de Guatemala, y previa modificación del Plan de Adquisiciones. Asimismo, para efectos exclusivos de publicidad, se acepta el sistema de información de GUATECOMPRAS.
- 3.6 La adquisición de terrenos se realizará de acuerdo al procedimiento del OE y a lo establecido en el MOP, y cumplirá con los criterios de elegibilidad y requisitos establecidos en las políticas aplicables del Banco (Modernización de Políticas y Prácticas de Restricción al Uso de Recursos en Préstamos de Inversión [GN- 2331-5] y las Directrices sobre Elegibilidad de Gastos en Préstamos de Inversión [CC-6004-2]), pues: (i) forman parte del programa; (ii) son necesarios para obtener los objetivos de desarrollo del mismo; (iii) el uso del terreno es productivo en el contexto del proyecto particular; y (iv) es posible establecer los valores del insumo a precios del mercado razonables y satisfactorios para el Banco⁶⁷.
- 3.7 **Desembolsos.** El Banco desembolsará recursos, solicitados de manera manual o electrónica, bajo la modalidad de Anticipo de Fondos u otra de las modalidades establecidas en la Guía OP-273-12 (o su versión vigente) según requerimiento del OE. Los anticipos de fondos de financiamiento BID se realizarán a una cuenta secundaria específica para el programa en USD dependiente de la cuenta única del tesoro y habilitada en el Banco de Guatemala, sobre la base del Plan de Ejecución Plurianual (PEP), que refleje las necesidades reales de pago por un plazo máximo de hasta seis meses. Cuando se cumplan y documenten debidamente los pagos realizados; subsiguientes desembolsos podrán tramitarse al haber justificado el 80% del saldo de los anticipos anteriores. En caso de ser necesario, podrá analizarse la utilización de las flexibilizaciones establecidas en la Guía OP-273-12 (o su versión vigente). De ser requerido, el OE deberá abrir cuentas exclusivas para desembolsos de otras fuentes de financiamiento de este programa.

⁶⁷ GN-2331-5.

- 3.8 **Auditorías.** El OE, a través de la UCP, presentará al Banco anualmente informes financieros del programa auditados, incluyendo sus fuentes de financiamiento de ser requerido y expresados en dólares de los Estados Unidos de América (USD), y dictaminados por una firma auditora independiente aceptable para el Banco⁶⁸ sobre la base de términos de referencia acordados con el BID. Su contratación será financiada con recursos del programa, y se recomienda realizar oportunamente un solo proceso de contratación para los años de ejecución del programa. Los informes auditados estarán a disposición del público mediante la página web del Banco, conforme la política de acceso a información del Banco.
- 3.9 **Condiciones especiales previas al primer desembolso:** (i) aprobación y entrada en vigencia del MOP ([EEO#3](#)) en los términos previamente acordados con el Banco; (ii) se haya emitido por parte del OE la modificación del Acuerdo Ministerial No. 251-2021 de la creación de la UCP existente, a través del cual se extiende la atribución de coordinar la ejecución del programa; (iii) se hayan fortalecido las capacidades de ejecución en la UCP referidas en (ii) anterior, a través de la identificación de tres (3) especialistas adicionales a los existentes: (a) en derecho de vía; (b) en biodiversidad; y (c) en género, según los perfiles previamente acordados con el Banco; y (iv) cumplimiento de las condiciones establecidas en el Informe de Gestión Ambiental y Social ([EER#3](#)) y las de carácter fiduciario en el Anexo III. Estas condiciones se consideran fundamentales, debido a que el Banco y el Prestatario deben: (i) estar de acuerdo con el manual de normas que regirán la ejecución del programa; (ii) haber nombrado al personal requerido para ejecutar el programa; y (iii) cumplir con las condiciones socioambientales y fiduciarias del programa.
- 3.10 **Condiciones contractuales especiales de ejecución.** El OE se compromete a presentar evidencia de: (i) la conformación de comisiones evaluadoras designadas según lo establecido en las políticas del Banco, sin atribuciones y facultades más allá de lo establecido en dichas políticas; y (ii) la aprobación por parte del OE de los diseños de ingeniería a detalle del libramiento El Rancho, incluyendo el plan de implementación de las adquisiciones prediales, con anterioridad al inicio del proceso de licitación de esta obra particular. Estas condiciones se justifican: (i) en función de tener reglas claras para la ejecución del programa; y (ii) para mitigar eventuales demoras y riesgos de ingeniería durante la ejecución de las obras del libramiento El Rancho.

B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados

- 3.11 **Seguimiento y evaluación.** El OE, a través de la UCP, deberá presentar al Banco informes de avance semestral consolidado. Los informes incluirán, entre otros: (i) descripción de actividades realizadas; (ii) cronograma actualizado de ejecución física y desembolsos; (iii) grado de cumplimiento de indicadores de ejecución acordados; (iv) plan de actividades del semestre próximo; y (v) posibles eventos que pudieran poner en riesgo la ejecución del programa. El OE presentará al Banco una evaluación intermedia (superado el 50% de los desembolsos del programa) y final (al haberse alcanzado el 90% de la ejecución) del programa.

⁶⁸ En caso de ser elegible, la Contraloría General de Cuentas podrá realizar la auditoría.

- 3.12 Para el monitoreo y la evaluación ([EER#2](#)) de los resultados esperados del programa se utilizarán metodologías antes y después, así como análisis costo beneficio ex post. El programa anticipa realizar el diseño de una evaluación de impacto y posee recursos separados para trabajar dicho tema.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		GU-L1170
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	-Vías construidas o mejoradas (km)	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-3085	Mejorar la provisión de servicios básicos al ampliar y modernizar la infraestructura logística del país
Matriz de resultados del programa de país	GN-3087	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2022.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.7
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.2
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		4.0
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio Alto
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	GU-T1296

Nota de valoración de la evaluabilidad:

Este programa de US\$175 millones tiene como objetivo general contribuir a dinamizar las exportaciones de sectores productivos estratégicos, de forma sostenible e inclusiva, en Guatemala. El objetivo específico es mejorar los niveles de servicio del corredor intervenido. El proyecto financiará el mejoramiento y ampliación a cuatro carriles los 35 km del subtramo El Rancho – Teculután de la CA-9 Norte. Esto contribuirá al mejoramiento y gestión del corredor vial CA-9 Norte, principal vía de acceso y conexión con el centro del país y con El Salvador y Honduras. Guatemala tiene los costos logísticos más altos de Centroamérica (el costo de transportar un contenedor de 40 pies es 12% más que en El Salvador, 21% más que en Honduras, 6% más que en México y 24% más que en Nicaragua). El corredor permite transportar producción de las zonas norte y este del país (las con mayores índices de pobreza), y permite la conexión con los puertos del Atlántico (utilizados por el 67% de las exportaciones), e incluso beneficia la carga desde El Salvador (que representa el 30% de la carga en el puerto Santo Tomás de Castilla). La ausencia de cuatro carriles en dos tercios de la traza de la CA-9 Norte ha generado caídas en velocidad de circulación de vehículos con fuertes implicancias en costos logísticos. Los costos de ampliación de todo el corredor al puerto (204 km) son estimados en US\$1.000 mm, por lo que este proyecto representa sólo una primera etapa, para disminuir la complejidad de manejo socioambiental y de adquisición predial.

El análisis económico es apropiado, con supuestos y análisis de sensibilidad razonables y estándar. Utilizando una tasa de descuento del 12%, el valor presente neto estimado de la intervención en el subtramo propuesto es de US\$ 93,60 millones y la tasa interna de retorno es del 26,3%.

El plan de evaluación es apropiado. Propone realizar un análisis económico ex-post del programa, midiendo su impacto en costos de operación vehicular y tiempos de viaje en el subtramo intervenido. Este ejercicio no permitirá realizar la atribución empírica de los resultados obtenidos. Sin embargo, el proyecto propone considerar la posible realización de una evaluación de impacto, para lo cual incluye presupuesto orientado a un posible diseño de evaluación y levantamiento de datos. Si esta evaluación se materializara, si permitiría realizar la atribución empírica de los resultados.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto:	El objetivo general es contribuir a dinamizar las exportaciones de sectores productivos estratégicos, de forma sostenible e inclusiva. El objetivo específico es mejorar los niveles de servicio del corredor intervenido.
-------------------------------	--

Objetivo General de Desarrollo

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base (año)	Año Línea de Base	Año Esperado para el Logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo general de desarrollo: Contribuir a dinamizar las exportaciones de sectores productivos estratégicos, de forma sostenible e inclusiva.							
Total de las exportaciones del país	US\$ mil millones	13,59	2021	2028	15,92	Banco de Guatemala. Responsable: OE.	El valor de las exportaciones, por la mejora de las condiciones de la vía, se espera que incremente en un 2% anual.
Mujeres contratadas en la ejecución de las obras del programa sobre el total de empleos directos	Porcentaje	0	2022	2028	5	Informes de seguimiento. Responsable: OE.	Pro-género.

Objetivos de Desarrollo Específicos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Objetivo específico de desarrollo 1: Mejorar los niveles de servicio del corredor intervenido.											
Costo promedio de operación vehicular	US\$ constantes por veh/km	Autos y pickups – 0,29	2022						Autos y <i>pickups</i> – 0,25	Estudio de tránsito. Highway Development and Management. Responsable: OE.	
		Camiones y articulados – 1,66							Camiones y articulados – 1,12		
Tiempo promedio de viaje	Minutos	Autos y pickups – 41,2							Autos y <i>pickups</i> – 28,0		
		Camiones y articulados – 51,5							Camiones y articulados – 28,6		

Productos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Componente 1: Inversiones en ampliación											
Carretera CA-9 Norte ampliada a cuatro carriles	Km	0	2022	0,0	3,4	8,2	14,0	9,4	35,0	Informes de seguimiento. Responsable: OE.	
Puentes remplazados con diseños de resiliencia al cambio climático	Metros	0	2022	0	0	80	130	95	305		
Componente 2: Inversiones en adquisición predial y aspectos ambientales y de resiliencia climática											
Plan de compensaciones desarrollado e implementado	Plan	0	2022	0	1	0	0	0	1	Informes de seguimiento. Responsable: OE.	
Componente 3: Desarrollo de capacidades y preinversión											
Estudio técnico de factibilidad para el subtramo Mayuelas – Puerto Barrios realizado	Estudio	0	2022	0	0	0	1	0	1	Informes de seguimiento. Responsable: OE.	
Equipos y tecnologías de manejo de tránsito (pesos y dimensiones)	Equipos	0	2022	0	0	0	2	0	2		Equipos de básculas y tecnologías de información.

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Revisión de diseños de ingeniería con resiliencia al cambio climático realizados	Km	0	2022	0	10	15	21	0	46		Subtramo Teculután – Mayuelas Financiado con recursos de ATN/OC-18778-GU; ATN/OC-18779-GU.
Plan de mantenimiento y limpieza de las infraestructuras de drenaje del corredor implementado	Plan	0	2022	0	1	0	0	0	1		
Taller de mejoras en capacidades técnicas en aspectos de resiliencia al cambio climático realizado	Taller	0	2022	0	1	0	0	0	1		
Programa de capacitación sobre temas de género y personas con discapacidad en el sector de transporte implementado	Programa	0	2022	0	2	0	0	0	2		Pro-género. Financiado con recursos de ATN/OC-18778-GU; ATN/OC-18779-GU.
Diseño e implementación de una estrategia dentro del CIV para promover la incorporación de mujeres en el sector transporte	Estrategia	0	2022	0	1	0	0	0	1		

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Talleres sobre equidad de género y violencia contra las mujeres para las empresas contratistas y otros entes relacionados realizados	Taller	0	2022	0	1	1	1	0	3		
Mujeres que participan en el programa de pasantías en empleos no tradicionales	Personas	0	2022	0	2	4	4	3	13		
Mano de obra directa utilizada en las obras del programa	Empleos	0	2022	0	27	65	112	75	279		
Talleres para promover la participación de mujeres en actividades de desarrollo local productivo realizados	Taller	0	2022	0	0	1	1	0	2		

País: Guatemala

División: TSP

No. de operación: GU-L1170

Año: 2022

Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

Organismo Ejecutor (OE): Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV).

Nombre de la Operación: Programa de Desarrollo del Corredor CA-9 Norte: Subtramo El Rancho – Teculután.

I. Contexto fiduciario del Organismo Ejecutor

1. Uso de sistema de país en la operación (Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad podría ser aplicable a la operación, de acuerdo con los términos de la validación del Banco).

<input checked="" type="checkbox"/> Presupuesto	<input checked="" type="checkbox"/> Reportes	<input checked="" type="checkbox"/> Sistema Informativo	<input type="checkbox"/> Licitación Pública Nacional (LPN)
<input checked="" type="checkbox"/> Tesorería	<input type="checkbox"/> Auditoría Interna	<input type="checkbox"/> Comparación de Precios	<input checked="" type="checkbox"/> Otros Subasta Electrónica Inversa
<input checked="" type="checkbox"/> Contabilidad	<input checked="" type="checkbox"/> Control Externo	<input type="checkbox"/> Consultores Individuales	<input type="checkbox"/> Otros

2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input checked="" type="checkbox"/>	Particularidades de la ejecución fiduciaria	<p>El Organismo Ejecutor (OE) será el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), a través de la Unidad Coordinadora del Programa (UCP) creada para la operación 4746/OC-GU. La UCP será constituida con personal de la Dirección General de Caminos (DGC) y la Dirección de Concesiones y Desincorporaciones (DCD) y contará con un esquema de ejecución focalizado en la mejora de la planificación sectorial (técnica, financiera y de adquisiciones), y con recursos del financiamiento BID se podrá contratar consultores de apoyo para la gestión financiera y de adquisiciones del programa, cuyos términos de referencia contarán con la no objeción previa del Banco. En el Manual Operativo del Programa (MOP) se detallará la estructura y responsabilidades de la UCP-BID a ser constituida (¶3.1 del POD).</p> <p>El programa será co-financiado por el Fondo para la Promoción del Desarrollo (FONPRODE).</p> <p>[Responsabilidades de DGC se reflejan en Art. 8 del Acuerdo Gubernativo No. 520-99 del 29 junio 1999].</p> <p>Estructura orgánica y funciones de cada una de las dependencias y departamentos incluyendo su marco normativo.</p>
-------------------------------------	---	---

3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria del OE	<p>El CIV constituye el órgano rector de los sectores comunicaciones, transporte, obras públicas y vivienda y formula las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de productos y servicios generados por las instituciones que integran dichos sectores.</p> <p>La evaluación de la capacidad fiduciaria del OE, realizada en el primer semestre del 2021 utilizando la metodología de la Plataforma para el Análisis de la Capacidad Institucional (PACI), en conjunto con personal fiduciario de la DGC, refleja que si bien la institución dispone de un marco normativo, usan el Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF) y cuentan con manuales de procesos institucionales, en la práctica la capacidad de gestión fiduciaria para la ejecución de proyectos financiados por el BID es incipiente, esto se confirma con los resultados observados en la ejecución del programa 4746/OC-GU que reflejan demoras considerables en el arranque de ejecución, contratación del personal del equipo de gestión y procesos de adquisiciones. También determinó que carece de personal con competencias fiduciarias para la ejecución del proyecto, y que los procesos financieros, de adquisiciones y contrataciones toman plazos muy largos con intervención de múltiples instancias a la ejecución de proyectos, generándose la aplicación híbrida entre las políticas del Banco y legislación nacional, ocasionando demoras excesivas poniendo en riesgo el éxito de los procesos de adquisiciones y gestión oportuna de presupuesto y de pagos.</p> <p>Se evaluó el riesgo fiduciario del proyecto mediante un taller con la participación de CIV, y se determinó que es necesario ejecutar acciones de fortalecimiento y mitigación del riesgo fiduciario, que se considera alto.</p>
-----------------------------	--

4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

Área (Gestión financiera/adquisiciones)	Riesgo	Nivel riesgo	Respuesta al riesgo
Adquisiciones y financiero	Retrasos en la ejecución, por falta de recurso humano para la gestión de adquisiciones y gestión financiera del programa, y limitada experiencia en las Políticas BID.	Alto	(a) verificación de que el funcionario y el personal responsable cuentadante de CIV (un especialista en adquisiciones y un especialista en gestión financiera) cuenten con apoyo de consultores con experiencia en políticas del Banco para agilizar la gestión financiera y de adquisiciones; y (b) capacitación, asistencia y supervisión fiduciaria por el Banco.
Adquisiciones	La poca experiencia aplicando las Políticas del Banco, por parte del personal del OE que interviene en los procesos de	Alto	(a) el uso exclusivo de políticas de adquisiciones del Banco, donde la aplicación supletoria de normativa nacional deberá contar explícitamente con una aprobación previa del BID y conforme lo indicado

	<p>adquisiciones, puede provocar retrasos por la aplicación equivocada de las Políticas del Banco y/o su aplicación simultánea con la normativa nacional y procedimientos internos del OE.</p>		<p>en el MOP; (b) las evaluaciones de los procesos de adquisiciones serán realizadas por comisiones evaluadoras ad hoc designadas por la persona delegada según el MOP para cada caso. La comisión deberá estar integrada al menos por un funcionario técnico, legal, financiero y el Especialista de Adquisiciones de la UCP-BID, y sus informes deberán finalizarse en plazo establecido en el MOP considerando la garantía de mantenimiento de oferta, y no será de aplicación lo establecido en la normativa nacional respecto a las juntas calificadoras; (c) capacitación previa y asesoramiento durante el proceso de licitación y evaluación por parte del especialista y/o consultor en adquisiciones de la UCP-BID; (d) revisión externa o auditoría de aseguramiento razonable de adquisiciones, para certificar que lo actuado por el Ejecutor (incluyendo las comisiones evaluadoras ad hoc) cumplen con procedimientos, flujos y plazos de la gestión de adquisiciones y contratos según las políticas del Banco y lo establecido en el MOP. UCP-BID contratará la firma bajo los términos de referencia y plazos de presentación de informes según lo acordado previamente con el Banco; y (e) se incluirán las siguientes disposiciones que deberán observarse al utilizar la Licitación Pública Nacional (LPN), en lo relativo a: (i) no restringir la participación de proveedores de países miembros del Banco y declarar inelegibles a proveedores de países no miembros del Banco; (ii) no establecer porcentajes de origen, márgenes de preferencia o requisitos de inscripción; (iii) aspectos que deben incluir los documentos de licitación; y (iv), que Comisiones de evaluación ad hoc estén asesorados por el especialista en adquisiciones de la UCP-BID.</p>
--	--	--	--

Financiero	La falta de espacio presupuestario y/o de cuota financiera, puede provocar retrasos en las adjudicaciones o en los pagos, llevando a demoras en la ejecución y reprocesos para el equipo del proyecto.	Alto	(a) asignación de un código presupuestario específico en Sistema de Contabilidad Integrada (SICOIN) para identificación del proyecto por fuente de financiamiento dentro del presupuesto de CIV; (b) planificación integral de actividades e identificación de necesidades presupuestarias y de cuotas financieras; (c) coordinación con el ente rector -cuando corresponda- a fin de gestionar oportunamente su asignación; (d) monitoreo permanente de disponibilidad presupuestaria conforme al POA y PA aprobados por el Banco; y (e) incluir en el MOP los procedimientos específicos para gestionar este riesgo incluyendo flujos, responsables y plazos respectivos.
Financiero	Demoras en los pagos a contratistas, proveedores y propietarios de predios.	Medio-Alto	(a) seguimiento permanente al plan de pagos a contratistas y proveedores; y, (b) MOP con procedimientos efectivos y flujos que describan acciones, responsables, y plazos máximos para pagos de propietarios de predios, donde aplique.
Adquisiciones	Dificultad en la preparación y ejecución de los procesos de adquisiciones de naturaleza compleja.	Medio-Alto	Coordinación entre las áreas técnicas de la DGC y especialista en adquisiciones del programa y/o consultor con experiencia en Políticas del Banco.

5. Políticas y Guías aplicables a la operación:

Las guías y políticas de gestión fiduciaria (financiera y de adquisiciones) serán aplicadas al programa de forma integral, y aplica a las fuentes de financiamiento BID u otras.

Para la gestión financiera se aplicará la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12 o su versión vigente), la normativa del SIAF y la Ley Orgánica del Presupuesto de Guatemala que regula los subsistemas de presupuesto, contabilidad, tesorería y crédito público, que conforman el SIAF y operan bajo el principio de centralización normativa y descentralización operativa. El CIV está sujeto a todas las regulaciones en materia presupuestaria, contable y de tesorería para ese tipo de instituciones y requiere que algunos trámites cuenten con la aprobación del Ministerio de Finanzas Públicas (MINFIN).

Para la gestión de las adquisiciones se aplicarán las políticas contenidas en los Documentos GN-2349-15 y GN-2350-15 (o sus versiones vigentes), aceptándose el portal de GUATECOMPRAS exclusivamente como sistema informativo para divulgación de procesos de adquisiciones.

6. Excepciones a Políticas y Guías: No se contemplan excepciones.

II. Aspectos a ser considerados en las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo

Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:

(i) Que se haya aperturado, una subcuenta en la moneda de dólares americanos donde se depositarán exclusivamente los desembolsos de este préstamo de la cuenta a que se refiere el Artículo 4.01(c) de las Normas Generales del contrato de préstamo, y dependiente de la Cuenta Única de la Tesorería, habilitada en el Banco de Guatemala. Esta condición responde a una solicitud del prestatario, que se incluye en los contratos de préstamo para que el Banco de Guatemala autorice la apertura de cuenta en dólares americanos; y (ii) que, a efecto de lo dispuesto en el Artículo 4.01(d) de las Normas Generales, el Prestatario haya asignado un código presupuestario específico en el SICOIN, conforme la normativa vigente del Prestatario, para la identificación de este préstamo y por fuente de financiamiento, en consistencia con el nombre del programa establecido en el Contrato de Préstamo. Esta condición se justifica para garantizar la utilización del sistema nacional de gestión financiera, que facilite la ejecución y rendición de cuentas del programa.

Condiciones contractuales especiales de ejecución. Serán condiciones contractuales especiales de ejecución:

(i) Para la rendición de cuentas se utilizará la tasa de cambio reportada por el Banco de Guatemala en la fecha efectiva en que el Prestatario, el OE o cualquier otra persona natural o jurídica a quien se le haya delegado la facultad de efectuar gastos, efectúe los pagos o transferencias respectivos. Las ganancias que pudieran generarse en concepto de diferencial cambiario, intereses u otros conceptos podrán ser utilizadas, previa no objeción del Banco, para financiar gastos pertinentes a los objetivos del proyecto. Se aplicará lo indicado en la OP-273-12 o su versión vigente.

(ii) El Ejecutor presentará al Banco, dentro de los 30 primeros días de cada ejercicio fiscal, evidencia de la asignación presupuestaria del año en curso para el proyecto, incluyendo un detalle de las gestiones necesarias para asegurar que el presupuesto cubra la ejecución prevista en el POA y PA aprobados por el Banco. Se justifica como medida de mitigación al riesgo de índole presupuestario.

(iii) En la conformación de las comisiones evaluadoras se deberá prever que los integrantes tengan conocimiento del marco de gobernanza del proyecto y de las Políticas de Adquisiciones del Banco y en el MOP se establecerán criterios específicos para la conformación de las comisiones, y plazos para los procesos de evaluación, siendo responsabilidad de la UCP velar por su cumplimiento. Se justifica para garantizar igual oportunidad de competir a empresas, firmas o consultores elegibles y para garantizar que la evaluación de ofertas o de propuestas se realice aplicando los procedimientos establecidos en las Políticas del Banco.

Tipo de auditoría: Los informes de auditoría financiera externa que, incluirá todas las fuentes de financiamiento y que a la fecha de suscripción del Contrato, se han identificado como necesarios para supervisar la gestión financiera del programa, son: informes financieros auditados e informe de aseguramiento razonable anuales del programa, que deberán presentarse dentro del plazo de ciento veinte (120) días calendario siguientes al cierre de cada ejercicio fiscal del OE y durante el plazo original de desembolsos o sus extensiones; y, un informe financiero auditado final del programa, que deberá presentarse dentro de los ciento veinte (120) días calendario siguientes al vencimiento del plazo original de desembolso o sus extensiones. Dichos informes serán debidamente dictaminados por una firma de auditoría independiente aceptable al Banco o por la entidad superior de fiscalización previamente

aceptada por el Banco, y presentado de acuerdo con los términos de referencia acordados entre el Banco y el OE. Para efectos de lo dispuesto en el Artículo 7.03(a) de las Normas Generales, el ejercicio fiscal del programa es el período comprendido entre 1 de enero y 31 de diciembre de cada año. Según la política de acceso y divulgación de información vigente del BID, se deberá publicar en los sistemas y sitios oficiales del Banco los informes auditados del programa.

III. Acuerdos y Requisitos para la Ejecución de Adquisiciones

☒	Documentos de Licitación	Las adquisiciones, financiadas total o parcialmente con recursos de la subvención, se realizarán de acuerdo con las Políticas del BID para la Adquisición de Bienes y Obras (Documento GN-2349-15) y para la Selección y Contratación de Consultores (Documento GN-2350-15). Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría: Estos contratos generados bajo la iniciativa y sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DEL) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a LPN se ejecutarán usando documentos acordados con el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección será responsabilidad del especialista sectorial. Selección y contratación de consultores. Estos contratos generados bajo el proyecto se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida o acordada con el Banco, según corresponda a la categoría nacional o internacional de la lista corta. La revisión de términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría será responsabilidad del especialista sectorial. Selección de los consultores individuales. La contratación de consultores individuales se regirá por lo establecido en el documento GN-2350-15, Sección V, párrafos del 5.1 al 5.4, según los métodos establecidos en el Plan de Adquisiciones (PA).
☒	Uso de Sistemas Nacionales	El Banco aprobó el uso del sistema o subsistema de subasta electrónica inversa GN-2538-26 hasta el umbral de comparación de precios para bienes y/o servicios diferentes de consultoría, que podrá ser aplicado una vez se cumplan las medidas previstas para su implementación; asimismo, para efectos exclusivos de publicidad se acepta el sistema de información GUATECOMPRAS. En el PA de la operación se indicarán las contrataciones que se ejecutarán a través del sistema nacional en el alcance aprobado. En caso de que se amplíe el alcance de la aprobación del Directorio para el uso del sistema nacional, este será aplicable a la operación.
☒	Gastos Recurrentes: Son gastos operativos y de mantenimiento requeridos para poner en funcionamiento el proyecto durante su vida útil. Éstos serían financiados	Entre los gastos recurrentes u operativos se anticipan los siguientes: Pagos de terrenos (compras o expropiación): La adquisición de “terrenos” se encuentra bajo el marco de la política del Banco sobre elegibilidad de gastos (documentos GN-2331-5 , CC-6004-2 , AB-2358 y OP-311), que permite la utilización de recursos del financiamiento para la adquisición de terrenos. En la medida que dicha adquisición sea consistente con los requerimientos previstos en la referida política. La adquisición de terrenos se podrá considerar un gasto elegible en la medida que: (i) el gasto forme parte del proyecto; (ii) sea necesario para obtener los objetivos de desarrollo del proyecto; (iii) el uso del terreno es productivo en el contexto del proyecto

	por el proyecto dentro del presupuesto anual aprobado por el Banco, y serían realizados siguiendo los procedimientos administrativos del OE.	particular; y (iv) es posible establecer los valores de insumo a precios de mercado razonables y satisfactorios para el Banco ¹ . Viáticos, combustible, publicación de avisos de licitación, mantenimiento de vehículos y reproducción de materiales de capacitación, entre otros, para las actividades de supervisión previstas en los componentes.						
<input type="checkbox"/>	Proyectos con Intermediarios Financieros	No aplica.						
<input type="checkbox"/>	Adquisiciones Anticipadas Financiamiento Retroactivo	No aplica.						
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las Adquisiciones	<p>El método de supervisión de adquisiciones será ex ante. Las visitas fiduciarias de adquisiciones se realizarán al menos cada seis meses de acuerdo con el plan de supervisión del programa, e incluirán al menos una visita de inspección física ².</p> <p>Los montos límites recomendados para el uso del método de LPI y la integración de la lista corta con consultores internacionales corresponden a los establecidos para Guatemala (http://www.iadb.org/procurement).</p> <table border="1"> <tr> <td>Obras</td><td>Bienes/Servicios</td><td>Servicios de Consultoría</td></tr> <tr> <td>Revisión ex ante</td><td>Revisión ex ante</td><td>Revisión ex ante</td></tr> </table>	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría	Revisión ex ante	Revisión ex ante	Revisión ex ante
Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría						
Revisión ex ante	Revisión ex ante	Revisión ex ante						
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y Archivos	El OE será responsable de mantener los archivos y registros físicos y digitales del programa. Para la preparación y archivo de los reportes se deben utilizar los formatos o procedimientos que han sido acordados y estarán descritos en el MOP.						

Adquisiciones Principales

Descripción de la adquisición	Método de Selección	Nuevos Procedimientos/ Herramientas	Fecha Estimada	Monto Estimado 000'US\$
Bienes				

¹ GN-2331-5, párrafo 3.28.

² La inspección física verifica la existencia del producto de las adquisiciones, dejando la verificación de la calidad y cumplimiento de especificaciones al especialista sectorial.

Adquisición de equipos y tecnología de seguimiento automatizado de tránsito en el corredor	LPI		28/08/2025	800
Obras				
Mejoramiento CA-9 Norte	LPI		10/02/2023	150.782
Firmas				
Supervisión mejoramiento CA-9 Norte	SBCC		14/02/2023	6.359
Estudio subtramo Mayuelas – Puerto Barrios	SBCC		18/01/2023	2.500

Para acceder al PA 18 meses [\[link\]](#)

Procedimientos	Justificación del uso
Arrendamiento y bienes de segunda mano	No se contempla
Asociación para la Innovación	No se contempla
Diálogo competitivo	No se contempla
Subasta electrónica inversa	No se contempla

IV. Acuerdos y Requisitos para la Gestión Financiera

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	La gestión operativa del presupuesto se ejecutará en el SICOIN, aplicando la normativa de gestión financiera y control, y las regulaciones específicas contenidas en el convenio del proyecto. Para la ejecución del programa se asignará un código presupuestario específico en el SICOIN, por cada fuente de financiamiento, para la identificación y seguimiento del programa. Para monitorear la asignación presupuestaria oportuna y suficiente del proyecto, el Ejecutor presentará al Banco reportes cuyo contenido y periodicidad serán previamente acordados con el Banco y detallados en el MOP. Estos aspectos se incluirán en el Contrato de Préstamo como una condición contractual especial previa al primer desembolso y de ejecución (ver Sección II del presente documento).
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	Desembolsos y flujo de caja. El mecanismo de Cuenta Única del Tesoro es aceptable para el manejo de los recursos financiados por el Banco, consistentemente, los recursos por anticipos de fondos se depositarán en una cuenta secundaria en dólares dependiente de la CUT, de la cual se harán efectivos los pagos a proveedores, beneficiarios y contratistas. De ser

		<p>requerido, la UCP deberá abrir cuentas exclusivas para desembolsos de otras fuentes de financiamiento de este programa.</p> <p>El Banco desembolsará recursos, solicitados de manera manual o electrónica, bajo la modalidad de Anticipo de Fondos u otra de las modalidades establecidas en la Guía OP-273-12 (o su versión vigente) según requerimiento del Prestatario. Los anticipos de fondos se realizarán sobre la base del Plan de Ejecución Plurianual (PEP), que refleje las necesidades reales de pago por un plazo máximo de hasta seis meses. Cuando se cumplan y documenten debidamente los pagos realizados; subsiguientes desembolsos podrán tramitarse al haber justificado el 80% del saldo de los anticipos anteriores. En caso de ser necesario, podrá analizarse la utilización de las flexibilizaciones establecidas en la Guía OP-273-12 (o su versión vigente). De ser requerido, la UCP deberá abrir cuentas exclusivas para desembolsos de otras fuentes de financiamiento de este programa.</p> <p>La tasa de cambio para la rendición de cuentas de los recursos del programa será la reportada por el Banco de Guatemala, el día en que se efectúe la transacción de pago. Las ganancias que pudieran generarse en concepto de diferencial cambiario, intereses u otros conceptos, podrán ser utilizadas para financiar gastos pertinentes a los objetivos del programa, previa no objeción del Banco. Se aplicará la OP-273-12 para el tratamiento del diferencial cambiario.</p> <p>Si en cualquier momento el Banco determina que se han realizado gastos no elegibles con recursos del proyecto, éste puede, a su discreción, requerir al prestatario y/o el OE: (i) reembolsar el monto pagado en concepto de gastos no elegibles; (ii) suministrar documentación sustituta que acredite el pago de otros gastos elegibles del proyecto; o (iii) una combinación de los anteriores.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes	<p>Normas específicas de contabilidad: Normas gubernamentales de contabilidad, con base en el efectivo. En 2024 se espera la implementación de las NICSP. La contabilidad y registros del programa se manejarán mediante el uso del SICOIN, fuente única de información sobre el uso de los fondos del programa. Se utilizarán la estructura de gastos y cuentas contables existentes y no existirá un plan de cuentas especial. La documentación de soporte de las transacciones de pago quedará en los archivos de CIV quien, será responsable de realizar los registros y pagos con cargo al programa.</p> <p>Los reportes específicos para el seguimiento, ejecución y avance financiero del programa se prepararán con base en información del SICOIN y auxiliares en Microsoft Excel de ser necesarios y especificados en el MOP.</p> <p>Debido a la existencia de financiamiento de dos fuentes distintas (BID y FONPRODE), la información financiera (auditada o no auditada) deberá respetar la apertura por cada fuente de financiamiento de tal forma que se pueda planificar, monitorear y rendir cuentas a cada cofinanciador por cada una de ellas tanto de manera independiente como de forma consolidada.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Control Interno y auditoría interna	<p>El OE debe contar con estructura y mecanismos de control interno que garanticen una efectiva, eficiente y transparente gestión. El MOP aprobado para la iniciativa retomará todos los aspectos específicos para asegurar un</p>

		adecuado control interno en la ejecución de los recursos asignados. No se hará uso del subsistema de auditoría interna del país para esta iniciativa.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control externo e Informes financieros	Los informes financieros del programa, que incluyen las fuentes de co-financiamiento, serán auditados anualmente, por una firma auditora externa elegible para el Banco en Guatemala o por la Contraloría General de Cuentas (CGC) de acuerdo con el Manual de Auditoría de Estados Financieros de Propósito Especial para Proyectos Financiados por el BID, en caso de ser elegible. Los términos de referencia y modelo de contrato serán previamente acordados con el BID. La contratación de la firma auditora se realizará hasta máximo 120 días antes de finalizado el año a ser auditado y es altamente recomendable, se realice un solo proceso de contratación para toda la ejecución del programa hasta el cierre. Durante la ejecución, los Informes Financieros Auditados y el Informe de Aseguramiento Razonable se presentan anualmente, dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada ejercicio económico, o de la fecha del último desembolso para la auditoría final. Adicionalmente, el BID podrá requerir reportes o informes financieros auditados o no auditados relacionados al programa cuando lo estime necesario. Según la política de acceso y divulgación de información vigente del BID, se deberá publicar en los sistemas del Banco los informes auditados del programa.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión Financiera de la operación	La supervisión de la gestión financiera se realizará mediante consultas de la información presupuestaria, pagos y contabilidad en el SICOIN y el PEP, y otra información financiera no auditada preparada por el OE a solicitud del Banco. Se prevé realizar al menos una visita supervisión fiduciaria financiera cada año.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/_/22

Guatemala. Préstamo ____/OC-GU a la República de Guatemala
Programa de Desarrollo del Corredor CA-9 Norte:
Subtramo El Rancho - Teculután

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Guatemala, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Desarrollo del Corredor CA-9 Norte: Subtramo El Rancho - Teculután. Dicho financiamiento será con cargo a los recursos del Capital Ordinario (CO) del Banco, hasta por la suma de US\$75.000.000, sujeto a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.
2. Autorizar al Presidente del Banco o al representante que el designe, a distribuir la tasa de servicio recibida por el Banco entre los departamentos pertinentes que tendrán una carga de trabajo adicional generada en virtud del Convenio Individual de Financiamiento Conjunto con AECID-FONPRODE.

(Aprobada el ____de _____ de 2022)