

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	GUATEMALA/CID - Istmo y RD
▪ Nombre de la CT:	Transporte Urbano Sostenible en Ciudades Guatemaltecas
▪ Número de CT:	GU-T1338
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	ALEM, MAURO (INE/TSP) Líder del Equipo; CORTES FORERO, RENE ALEJANDRO (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; MIX VIDAL, RICHARD ALEXANDER (INE/TSP); AGUIRRE FRANCO, CLAUDIA (CID/CGU); DIEZ ROUX, ESTEBAN (EVP/EVP); GONZALO RODRIGUEZ VALVERDE (INE/TSP); VIEITEZ MARTINEZ, DANIEL (VPC/002); CASTILLO, SANTIAGO ALEJANDRO (VPC/FMP); BARRAGAN CRESPO, ENRIQUE IGNACIO (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	07 Sep 2022
▪ Beneficiario:	Gobiernos locales, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV) y SEGEPLAN
▪ Agencia Ejecutora:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$275,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$0.00
▪ Periodo de Desembolso:	30 meses
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP - Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CGU - Representación Guatemala
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo de esta CT es sentar las bases para implementar una planificación estratégica de la movilidad urbana con criterios de sostenibilidad en ciudades intermedias, conurbaciones y departamentos de Guatemala. El objetivo específico es contribuir a mejorar las capacidades técnicas y de gestión en los principales actores del ámbito del transporte público (TP), con especial énfasis en los entes territoriales.
- 2.2 La falta de una planificación estratégica en los sistemas de transporte urbano trae consigo importantes costos fiscales, y externalidades negativas producto del incremento de la tasa de motorización y de la congestión, con su impacto en la emisión de gases de efecto invernadero. A esto se suma el deterioro de la situación financiera del sector, consecuencia de la pandemia.
- 2.3 El reto de política pública es doble: (i) impulsar inversiones en mejorar la calidad de los servicios de TP; y (ii) establecer un esquema tarifario orientado a incrementar los usuarios y restablecer el equilibrio económico de los operadores. En la práctica, y según la experiencia internacional, los esfuerzos se orientan en fases y abarcan diferentes niveles, según tamaño poblacional y alcance territorial. La presente operación apoyará a implementar una primera fase de planificación estratégica con

miras a optimizar la oferta de TP y sentar las bases para establecer un esquema tarifario basado en criterios técnicos.

- 2.4 La CT costeará actividades de formación técnica y consultorías claves de perfiles profesionales de alta especialización. Como resultado de la CT se sentarán las bases para la planificación estratégica del TP en diferentes niveles de intervención, según el tamaño poblacional y el alcance territorial.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 **Componente I: Datos y encuesta de movilidad.** Se financiarán actividades de formación a equipos de los entes territoriales en: (i) relevar información de patrones de movilidad a partir de encuestas, conteos, etc.; (ii) analizar la información para generar bases de un plan de movilidad; y (iii) implementar mejoras en sistema semafórico para optimizar el tránsito urbano.
- 3.2 **Componente II: Diseño de planes estratégicos.** Financiará consultorías para equipos de los entes territoriales para sentar las bases en diseñar un plan estratégico en ciudades intermedias y un sistema integrado de tránsito masivo (SITM) en el caso de conurbaciones con población superior a 600.000 habitantes. En este último caso, y a partir de la experiencia de la Municipalidad de Guatemala en la CT GU-T1279, se priorizarán actividades orientadas a la integración intermodal del TP a partir de líneas o redes troncales de transporte masivo.
- 3.3 **Componente III: Identificación de proyectos.** Se financiarán talleres de trabajo orientados a analizar proyectos de TP y establecer metodologías de evaluación, involucrando a delegaciones departamentales de la Secretaría de Planificación de la Presidencia (SEGEPLAN). Se buscará identificar proyectos en los entes territoriales participantes, sobre los cuales se buscarán sentar las bases metodológicas para medir resultados y beneficios en términos económicos, ambientales y sociales.
- 3.4 **Componente IV: Proyecto piloto.** Financiará actividades para varios municipios vinculados al desarrollo de un corredor principal (CA-9 Norte), para promover el empleo y la actividad económica territorial. Se revisarán los componentes de un plan estratégico con relación a: (i) reorganizar rutas de TP según patrones de movilidad del corredor, (ii) armonizar el espacio vial con la ampliación del corredor, (iii) gestión y control de flota, y (iv) actividades complementarias para integrar a la comunidad al mayor tránsito esperado.
- 3.5 **Componente V: Talleres de trabajo y difusión.** Financiará talleres de trabajo y actividades de difusión.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Datos y encuesta de movilidad	US\$85,000.00	US\$0.00	US\$85,000.00
Diseño de planes estratégicos	US\$100,000.00	US\$0.00	US\$100,000.00
Identificación de proyectos	US\$35,000.00	US\$0.00	US\$35,000.00
Proyecto piloto	US\$50,000.00	US\$0.00	US\$50,000.00
Talleres de trabajo y difusión	US\$5,000.00	US\$0.00	US\$5,000.00
Total	US\$275,000.00	US\$0.00	US\$275,000.00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 A pedido del Gobierno de Guatemala, la operación será ejecutada por el BID, a través de la División de Transporte (INE/TSP).
- 5.2 El período de ejecución será de 30 meses.
- 5.3 La estructura de ejecución se justifica en la necesidad de promover una adecuada coordinación entre las entidades involucradas: entes territoriales (municipios, departamentos y sus consejos de desarrollo), CIV, SEGEPLAN, entre otros. El Banco tiene un importante liderazgo en apoyar a entes territoriales en el diseño e implementación de planes estratégicos. Además, el Banco cuenta con la experiencia y capacidad técnica afín, relacionada con experiencias similares llevadas a cabo en otros países de la región.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 El desarrollo de planes estratégicos enfrenta riesgos asociados a la falta de compromiso e interés de entes territoriales en implementar cambios en sus sistemas de transporte público. Esta situación se mitiga al iniciar esta fase de apoyo en una etapa de diseño y estudios, involucrando a las partes en actividades y talleres de trabajo, y gestionando visitas a experiencias exitosas. Además, se cuenta con el acompañamiento de SEGEPLAN, quien representa la máxima responsabilidad en desarrollar metodologías de evaluación de proyectos, que en esta operación lograría fortalecer sus delegaciones departamentales. Otra estrategia para mitigar los riesgos de la operación es conformar desde el inicio un núcleo de equipos técnicos en los entes territoriales, que permitan desarrollar una visión estratégica común y un conjunto de proyectos a analizar.

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 La clasificación ESG para esta operación es "N/A".