

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	GUATEMALA
▪ 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 Alterno del Equipo de Proyecto; Libertun De Duren, Nora Ruth (CSD/HUD) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Aguirre Franco, Claudia (CID/CGU); Barragan Crespo, Enrique Ignacio (LEG/SGO); Calderon Anton, Jose De Jesus (INE/TSP); Castillo, Santiago Alejandro (VPC/FMP); Diez Roux, Esteban (EVP/EVP); Gonzalo Rodriguez Valverde (INE/TSP); Hidrovo, Marcela Vanessa (VPC/FMP); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Vieitez Martinez, Daniel (VPC/002)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	7 Sep 2022.
▪ Beneficiario:	Gobiernos locales, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV) y SEGEPLAN
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$275,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	30 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	9 de enero de 2023
▪ Tipos de consultores:	Firmas, Consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP-Transporte
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Si
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023:	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.

- 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 asegurar 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 estratégica¹ con miras a optimizar la oferta de TP y sentar las bases para establecer un esquema tarifario basado en criterios técnicos.
- 2.4 En Ciudad de Guatemala existen pocos datos de movilidad por género. Sin embargo, se conoce que el 56% de los viajes en transporte público son realizados por mujeres². Además, según datos del Observatorio para el Acoso Sexual Callejero (OCAC) el 68% de las mujeres se sienten inseguras o muy inseguras en el transporte³, y el 90% reportan haber sido acosadas. Según este estudio, para el 48% de las mujeres el transporte público es el lugar en donde se sienten más vulnerables al acoso.
- 2.5 En este contexto, este proyecto prioriza acciones para la recolección de datos y desarrollo de estrategias y pilotos con enfoque de género. Además, del desarrollo de un protocolo para la prevención y atención de casos de acoso sexual en el transporte público. Todo ello en el marco del trabajo del *Transport Gender Lab* del cual Ciudad de Guatemala es parte.
- 2.6 **Alineación estratégica.** La Cooperación Técnica está alineada estratégicamente con las áreas transversales de: (i) Inclusión social e igualdad, al promover y crear entornos seguros para los usuarios vulnerables del transporte público; (ii) Productividad e innovación, al contribuir a mejorar la capacidad de innovación de las instituciones y empresas que se involucran en la prestación de servicios de transporte urbano; (iii) Sostenibilidad ambiental, por el desarrollo de iniciativas relacionadas con transporte urbano sostenible e infraestructura para la movilidad resiliente al CC; y (iv) Igualdad de género, al expandir oportunidades de participación laboral femenina a través de la identificación de oportunidades que fomenten el liderazgo. Asimismo, la CT contribuye a los objetivos de la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional del Banco 2020-2023 (AB-3190-2) para impulsar la productividad e innovación; el desarrollo de capital humano, integración económica regional; la inclusión social e igualdad, la prestación de servicios de infraestructura incluyentes y sustentables, la incorporación del sector productivo en encadenamientos productivos de valor, el fortalecimiento de la capacidad del Estado, y el fortalecimiento del contexto institucional para promover el desarrollo empresarial. La CT es concordante con la Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo, dado que a través de la CT se impulsará la generación de información y análisis necesarios para fomentar el emprendimiento femenino en el sector. La CT es concordante con el Documento de Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-12) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), dado que fomenta y promueve la movilidad de pasajeros eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad, el fortalecimiento de las instituciones y regulaciones del sector, el impulso a la transformación tecnológica del sector, y el desarrollo de operaciones seguras de transporte. Adicionalmente, la CT contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12), mediante los indicadores de: (i) Beneficiarios de iniciativas de apoyo al empleo (nr.); (ii) Índice global de desigualdad de género; (iii) Valor de las inversiones en infraestructura resiliente o con

¹ Calendario de actividades, establecimiento de metas y formulación de objetivos de ejecución.

² [Transport Gender Lab, BID. \(2017\).](#)

³ Idem.

bajas emisiones de carbono (US\$); y (iv) Mujeres beneficiarias de iniciativas de empoderamiento económico (nr.). Además, la CT está en línea con la Estrategia del Banco con Guatemala 2021-2024 (GN-3085) a través del; (i) desarrollo de diseños técnicos y socioambientales en transporte que incorpore aspectos de resiliencia al cambio y vulnerabilidad climáticos extrema para garantizar la resiliencia de los servicios de la Red Vial Nacional; y (ii) la mejora en la conectividad vial para la productividad y el comercio de Guatemala.

- 2.7 Esta CT se alinea con el área prioritaria 2 “Infraestructura sostenible y resiliente” del OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) (GN-2819-14) en sus objetivos de: (i) crear oportunidades para las APP en infraestructura en ALC; (ii) mejorar la calidad de los proyectos de infraestructura en ALC; (iii) promover una mayor inversión en el sector de infraestructura de la región y mejorar el desempeño, la calidad y la sostenibilidad de los servicios de infraestructura; (iv) mejorar la calidad del diseño y la eficiencia en la ejecución de proyectos de infraestructura; (v) mejorar el diseño y seguimiento de las políticas públicas y la transmisión de lecciones aprendidas en el sector de infraestructura; y (vi) generar y profundizar el conocimiento sectorial sobre buenas prácticas de infraestructura. Es importante destacar, que actualmente el BID está ejecutando cinco préstamos de inversión en infraestructura⁴, donde se prevén recursos específicos para implementar acciones de Género y Diversidad. Estos proyectos en países como Argentina, El Salvador y Paraguay se han implementado procesos de planificación de Transporte con enfoque de género.

III. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 3.1 **Componente I: Datos y encuesta de movilidad (US\$85.000).** Se financiarán actividades de formación a equipos de los entes territoriales⁵ en: (i) relevar información con enfoque de género y movilidad de cuidado, respecto a 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 (US\$100.000).** Financiará consultorías para equipos de los entes territoriales para sentar las bases en diseñar un plan estratégico con enfoque de género 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 (US\$35.000).** 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

⁴ Programa de Caminos Rurales ([5620/OC-ES](#)), Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales ([4915/OC-PR,4916/KI-PR](#)), Proyecto de Mejoramiento y Conservación de la Ruta Nacional 12 (PY12), tramo Cruce Nanawa - Gral. Bruguez y accesos ([5108/OC-PR](#)), Programa de Agua Potable y Saneamiento para Comunidades Menores - Tramo II ([5285/OC-AR](#)), e Integración Regional de los Países de la Cuenca del Plata ([5442/OC-RG](#)).

⁵ Entidades territoriales del CIV, por ejemplo: (i) la Dirección General de Transportes -DGT-; y (ii) el Fondo Guatemalteco para la Vivienda -FOPAVI-, etc.

metodológicas para medir resultados y beneficios en términos económicos, ambientales y sociales considerando criterios con perspectiva de género.

- 3.4 **Componente IV: Proyecto piloto (US\$50.000).** 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 que consideren la movilidad de cuidado, (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, (v) implementación de un diseño urbano que favorezca la caminabilidad bajo principios de accesibilidad universal y seguridad para mujeres, (vi) implementación del protocolo diseñado para la atención y prevención de casos de acoso sexual en el transporte público; y el diseño de una estrategia de comunicación para diseminar la importancia de reducir el acoso sexual en el transporte público, así como los canales / medios para reportar tales casos.
- 3.5 **Componente V: Talleres de trabajo y difusión (US\$5.000).** Financiará talleres de trabajo y actividades de difusión.

IV. Presupuesto

- 4.1 El presupuesto indicativo de la CT será de US\$275.000,00 en donde el 100% será financiado por el Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario – Ventanilla 2: Infraestructura (W2B). No existirá una contrapartida y la distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro.

Presupuesto Indicativo

Actividad / Componente	Descripción	BID/ Fondo W2B	Financiamiento Total
Componente I	Datos y encuesta de movilidad	US\$85.000,00	US\$85.000,00
Componente II	Diseño de planes estratégicos	US\$100.000,00	US\$100.000,00
Componente III	Identificación de proyectos	US\$35.000,00	US\$35.000,00
Componente IV	Proyecto piloto	US\$50.000,00	US\$50.000,00
Componente V	Talleres de trabajo y difusión	US\$5.000,00	US\$5.000,00
Total	US\$275.000,00	US\$275.000,00	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). Se coordinará la ejecución con entidades públicas asociadas al desarrollo del transporte urbano: Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), entidades territoriales, asociaciones de municipios, y área de apoyo a entes territoriales de SEGEPLAN.
- 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 públicas 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 (Colombia, Costa Rica, entre otros).
- 5.4 **Adquisiciones y gestión financiera.** La División de Transporte del Sector de Infraestructura y Energía del BID (INE/TSP) actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (UDR) y se encargará de los procesos de adquisición, lo que permitirá que las contrataciones desarrolladas en el marco de la CT sean oportunas y previstas en el tiempo de ejecución. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4) y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28 . La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el Banco. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Los tiempos para los desembolsos y la ejecución de la CT se estiman en 36 meses.

VI. Riesgos importantes

- 5.5 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. Excepciones a las políticas del Banco

- 5.6 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Salvaguardias Ambientales

- 8.1 Esta CT no financiará estudios de factibilidad o prefactibilidad de proyectos de inversión, ni estudios ambientales y sociales asociados; por lo tanto, no tiene requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social del Banco (MPAS).

Anexos Requeridos:

- [Solicitud del cliente](#)

- [Matriz de Resultados](#)
- [Términos de Referencia](#)
- [Plan de Adquisiciones](#)
- [Anexo de Género y Diversidad](#)