

PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y MODERNIZACIÓN VIAL

(GU-0017)

RESUMEN EJECUTIVO

PRESTATARIO: República de Guatemala

ORGANISMO EJECUTOR: Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas (MCTOP)/Dirección General de Caminos (DGC).

MONTO Y FUENTE:

BID (OC):	US\$100,0 millones
BID (OC/FFI):	US\$ 50,0 millones
Cofinanciamiento (OPEP):	US\$ 5,0 millones
Aporte local:	<u>US\$215,0 millones</u>
Total Programa:	US\$370,0 millones

Otras inversiones:	US\$110,0 millones
Total inversiones sector:	US\$480,0 millones

PLAZOS Y CONDICIONES FINANCIERAS:

Plazo de Amortización:	25 años
Periodo de Desembolso:	4 años
Tipo de Interés:	variable
Inspección y Vigilancia:	1%
Comisión de Crédito:	0,75%

El financiamiento con cargo al Capital Ordinario OC/FFI tendrá un descuento de un máximo de 5 puntos porcentuales bajo la tasa de interés OC.

Durante el periodo de desembolsos, a solicitud del Prestatario, podrán abonarse los intereses con recursos del financiamiento.

Se utilizarán los recursos de la FFI para pagar una parte de los intereses sobre el préstamo de US\$50,0 millones, que parcialmente beneficiará a la población pobre, especialmente en las zonas afectadas por el conflicto armado, principalmente de los Departamentos de El Quiché y Huehuetenango.

COFINANCIAMIENTO: US\$5 millones de la OPEP.

OJETIVOS: El programa tiene dos objetivos principales: (i) promover una reforma profunda del subsector vial con miras a establecer mecanismos financieros sostenibles, optimizar el uso de los recursos, reforzar la participación del sector privado y realizar una modernización radical de la DGC; y (ii) proseguir los

red, en particular en los departamentos de El Quiché y Huehuetenango.

DESCRIPCIÓN:

El Programa será en etapas. El núcleo del programa consiste en una reforma profunda del subsector vial; al mismo tiempo, un importante subprograma financiero alentará al gobierno en sus iniciativas de reforma.

Fortalecimiento institucional y el subprograma de reforma. La reforma se estructurará y pondrá en marcha a través del Plan de Acción a ser preparado por el gobierno y aprobado por el Banco. Dicho plan de acción cubrirá las siguientes áreas: (i) la formulación de mecanismos financieros sostenibles basados en la recuperación de costos; (ii) la participación del sector privado, tanto en la operación de la infraestructura (concesiones) como en las obras de mantenimiento; (iii) una redefinición global de las funciones y mandatos de la DGC; y (iv) la racionalización y reorganización subsiguientes de la DGC, la adopción de políticas innovadoras con relación a los recursos humanos y el fortalecimiento de la capacidad de la DGC en una serie de ámbitos, incluida la evaluación ambiental.

Subprograma de Inversiones. Dicho subprograma consiste en dos componentes:

- a. el primero prevé la rehabilitación y mejoramiento, incluyendo la señalización, de aproximadamente 250 km de carreteras pavimentadas, la participación del Banco en el programa de mantenimiento por contrato (cuyo objetivo es mantener 70% de las carreteras pavimentadas y 50% de las no pavimentadas), así como varias obras relacionadas con el control de peso y la seguridad;
- b. el segundo componente se destinará al mejoramiento de 830 km de caminos rurales (no pavimentados) en los departamentos de El Quiché y Huehuetenango.

Selección y Ejecución de las obras del primer año del Programa. Las obras del primer año del programa tienen un costo total equivalente a US\$54,0 millones y han sido definidas y dimensionadas entre el MCTOP y el Banco tomando en cuenta criterios de priorización y selección establecidos, capacidad de ejecución y presupuesto disponible. El grado de cumplimiento de las metas se evaluará en las reuniones de monitoreo anuales.

**CLASIFICACIÓN
AMBIENTAL:**

El Comité de Medio Ambiente en la reunión del 7 de diciembre de 1993 clasificó esta operación en la Categoría III y en la reunión del 1 de agosto de 1995 se aprobó el Resumen Ambiental.

**IMPACTO SOBRE LA
POBREZA:**

Como el Programa es un proyecto de reforma y rehabilitación del sistema vial nacional, no califica como inversión explícitamente orientada a aliviar la pobreza: la mayoría de los beneficiarios directos no pertenecen al sector de bajo ingreso. Por lo tanto el Programa no se ajusta a los criterios establecidos en el informe acerca de la Octava Reposición para la definición de proyectos dirigidos a reducir la pobreza (4.16).

El componente de rehabilitación de caminos rurales, por un monto de US\$50 millones, tendrá un impacto importante en los Departamentos de El Quiché y Huehuetenango que no pudieron ser atendidos durante el conflicto armado y poblados con familias campesinas pobres. El componente contribuirá al proceso de paz en Guatemala y al desarrollo económico de estas zonas deprimidas (4.19).

BENEFICIOS:

La modernización de la capacidad institucional del MCTOP para administrar la red y controlar o evitar daños al medio ambiente asociados a la ejecución de obras, unida a la participación del sector privado en el mantenimiento de la red vial, contribuirá a mejorar la eficiencia de los recursos en el subsector vial y a estimular la formación de microempresas para ejecutar mantenimiento.

La ejecución del Programa propuesto reducirá la proporción de vías en mal estado de 72% a 58%. La rehabilitación y mejoramiento de la condición de esta red reducirá en 25% los costos de operación de vehículos que circulan por las mismas y generará retornos económicos al país estimados en un promedio de 40%. La rehabilitación, mantenimiento y obras de seguridad vial contribuirán a evitar una prematura y costosa reconstrucción de la red deteriorada existente y reducirá los índices de accidentes.

RIESGOS:

El diseño y formulación del Programa propuesto provee medidas técnicas y administrativas para minimizar los riesgos potenciales que se relacionan con la capacidad institucional y financiera del ejecutor. La capacidad institucional del MCTOP será reforzada con: (a) incorporación de asistencia técnica y capacitación suficiente y oportuna y (b) aplicación de mecanismos anuales de control de ejecución y planificación que permitan la atención oportuna de dificultades o problemas en la ejecución y la

planificación adecuada de obras para el siguiente período y evitar el atraso en la implantación de las reformas propuestas. El riesgo en términos de la contrapartida nacional para el Programa propuesto existe. La exigencia de recursos presupuestarios para mantenimiento (US\$150,0 millones, incluyendo US\$15,0 millones para supervisión, preinversión y administración) este monto representará un incremento de US\$7,5 millones anuales, en comparación con lo que el MCTOP ha venido gastando en mantenimiento en los años 1994 y 1995. De mantenerse la prioridad al mantenimiento de estos últimos años, el riesgo de contar con la contrapartida nacional oportunamente será menor.

Un riesgo importante en el componente de rehabilitación de caminos rurales en los departamentos del Quiché y Huehuetenango, sería en la eventualidad que fracasaran los acuerdos de paz en negociación y se agravara el conflicto, afectando la seguridad de los contratistas que trabajen en la zona. Este riesgo será reevaluado anualmente, a fin de asegurar el cumplimiento de objetivos y el uso adecuado de los recursos de este componente, el cual fue diseñado como un apoyo al proceso de paz, concentrando sus acciones en las áreas más pobres de dichos departamentos.

**ESTRATEGIA DEL
BANCO EN EL PAÍS:**

Los objetivos de la estrategia del Banco en Guatemala consisten en: (a) apoyar el proceso de reformas y ajustes estructurales necesarios para aumentar la eficiencia de la economía, incluyendo una mayor participación del sector privado y una reestructuración de las principales empresas del sector público; (b) apoyar la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de los sectores económicos y sociales prioritarios que han sufrido un marcado deterioro en los años anteriores; y (c) colaborar en reducir la pobreza y el desempleo, y mejorar las condiciones de vida de la población de menores ingresos. Para el mediano plazo, la estrategia está dirigida a fomentar nueva inversión privada.

En el sector transporte la estrategia del Banco busca ayudar a: (a) mejorar la administración, eficiencia y racionalizar el uso de los recursos financieros del sector; y (b) rehabilitar y mejorar la condición física de la red vial.

**CONDICIONES
CONTRACTUALES
ESPECIALES:**

Además de las condiciones estándares de los contratos de préstamos del Banco para este tipo de operaciones, el contrato de Préstamo contendrá las siguientes condiciones:

(a) Condiciones previas al primer desembolso:

El prestatario deberá presentar (i) evidencia que el ejecutor ha contratado la firma consultora para administrar el programa (3.5); (ii) el plan de acción para la modernización del MCTOP incluyendo el plan de racionalización del personal de la DGC (3.6); (iii) el programa detallado de mejoramiento de caminos rurales de los Departamentos de El Quiché y Huehuetenango (3.18); y (iv) el plan de contratación del mantenimiento de la red vial para el primer año de ejecución del programa y evidencia que, cuenta con los recursos financieros correspondientes (3.14).

(b) Otras condiciones especiales:

1. Se requerirá la contratación de los consultores o firmas especializadas dentro de los plazos que se establecen a continuación: (a) antes de la convocatoria de cada licitación de las obras del Programa, haber contratado la firma consultora encargada de la supervisión de dichas obras (3.11), y; (b) dentro del plazo de seis meses contado a partir de la vigencia del Contrato de Préstamo, los estudios de: (i) alternativas de financiamiento de mantenimiento vial, (ii) apoyo al sistema de planificación y contratación de mantenimiento vial y sistemas de control de pesos y dimensiones; y dentro del plazo de diez y ocho meses a partir de la vigencia del Contrato de Préstamo, los consultores necesarios para el fortalecimiento de la estructura técnico-administrativa de la DGC y los estudios; (iii) revisión y actualización de las especificaciones generales de construcción de caminos y puentes; y (iv) estudio para el desarrollo de nuevas tecnologías en la construcción de carreteras (3.7).
2. Durante los primeros seis meses de vigencia del contrato de préstamo, mostrar evidencia que la Unidad Ambiental de la DGC, cuenta con el personal profesional apropiado, equipo, y recursos financieros para cumplir efectivamente con sus funciones (3.20)
3. durante el primer año de ejecución, el MCTOP deberá implementar un plan de capacitación para la Unidad de Medio Ambiente de la DGC (3.19)
4. Cambios en la estructura orgánica de la Unidad Coordinadora General de Programas tienen que ser consultadas con el BID.(3.4)

5. Los montos límites sobre los cuales las adquisiciones de este proyecto se harán por licitación pública internacional son: US\$250.000 para bienes y US\$1.500.000 para obras, y se solicitará precalificación de firmas para montos estimados superiores a los US\$5,0 millones (3.27).
6. Los proyectos a ser financiados bajo este Programa deberán satisfacer los criterios de selección acordados con el Banco (3.9). Adicionalmente, en el caso específico del proyecto "tramo Los Encuentros a Cuatro Caminos", para el cual un proceso de licitación fue iniciado y cancelado con financiamiento del Banco Mundial, no se considerará elegible hasta que sea presentado un Dictamen Legal acompañado de un finiquito con relación a las responsabilidades del MCTOP con el proceso de adjudicación anterior (2.12).
7. El Prestatario tomará las medidas apropiadas para: (i) asegurarse de que los procedimientos de control de calidad ambiental hayan sido aplicados a todos los proyectos incluidos en el Programa, en las distintas fases de planificación y ejecución de las obras; (ii) preservar, mediante medidas de protección específicas, aprobadas por el CONAMA, posibles restos arqueológicos y zonas de reserva o ecosistemas frágiles; (iii) que la firma asesora de la CGP, cuente con un especialista ambiental para acompañar el proceso de preparación, supervisión y ejecución de proyectos; (iv) presentar en cada reunión de monitoreo, un informe de progreso específicamente dedicado a los aspectos ambientales del Programa con una síntesis de los estudios de impacto ambiental, la aplicación de las medidas mitigadoras, el seguimiento y el monitoreo ambiental de las obras y las actividades de fortalecimiento institucional del MCTOP (3.20).
8. Con el fin de asegurar que los caminos rehabilitados se mantengan en condiciones satisfactorias, el Prestatario se compromete a invertir en mantenimiento por contrato, el equivalente a US\$150.0 millones durante los cuatro años de ejecución. (3.15).
9. Las condiciones especiales relacionadas con monitoreo del Programa y presentación de documentos de licitación, se detallan en los párrafos 3,7; 3,12; y 3,23 al 3,25.

I. MARCO DE REFERENCIA

A. El país y el sector de transporte

- 1.1 Guatemala cuenta con una población de 10,3 millones de habitantes, un PIB de US\$13.000 millones y constituye la economía más grande de América Central. El país sufrió una situación de inestabilidad económica en los años ochenta, y una crisis fiscal y de balanza de pagos en 1990. Sin embargo, en enero de 1991, el gobierno inició un programa integral de estabilización y ajuste estructural. Dichos esfuerzos de estabilización han conducido a un incremento de las reservas netas internacionales, a un aumento del crecimiento real del PIB, en promedio, durante los cinco últimos años (hasta alcanzar una cifra de 4%) y a una reducción de la inflación, de un nivel de 60% en 1990 a una cifra de 7% a principios del mes de mayo de 1995. Aunque en la actualidad el país está intentando poner en marcha un programa sombra, ha tenido dificultades en concluir sus dos acuerdos de derecho de giro más recientes con el Fondo Monetario Internacional (FMI), sobre todo en lo que respecta al aspecto de los ingresos fiscales. Como consecuencia, el déficit fiscal global fue de 2,2% del PIB en 1994, en comparación con la cifra prevista de 1,1%. Como resultado de esta delicada situación fiscal, la asignación de recursos a partir del presupuesto nacional para atender las numerosas necesidades del país constituye un ejercicio difícil para el gobierno. La nómina del gobierno representa una proporción importante del presupuesto nacional, y los proyectos de inversión son los primeros en sufrir cuando surge una escasez de financiamiento.
- 1.2 Las primeras elecciones libres de Guatemala se celebraron en 1985, y una vez más en 1990. Como resultado del "autogolpe" fracasado del presidente contra la legislatura a mediados de 1993, el país está siendo administrado por un gobierno provisional. Sin embargo, dicho gobierno está tratando seriamente de promover una nueva propuesta de paz para poner fin a tres decenios de conflicto armado entre el gobierno y los movimientos guerrilleros que se encuentran en las regiones montañosas indígenas del país. Con la mediación de las Naciones Unidas (ONU), las conversaciones de paz ya han conducido a acuerdos sobre cinco puntos (aproximadamente la mitad de los puntos de la propuesta de paz) y se prevé que concluyan antes de que asuma el poder el nuevo gobierno a principios de 1996.
- 1.3 Una de las regiones más afectadas por la guerra es una zona que se encuentra a tres horas al norte de la capital, que incluye los departamentos de El Quiché y Huehuetenango. Dicha zona se caracteriza por un gran déficit de infraestructura, lo que ha constituido un impedimento importante a su desarrollo.

- 1.4 Dentro del marco de esta situación política delicada, el sector del transporte desempeña una función importante en los esfuerzos desplegados por el país para corregir las deficiencias pasadas. En la actualidad, el sector representa aproximadamente 5,8% del PNB (datos de 1993), y se prevé que su desarrollo dé impulso a muchos sectores conexos de su economía, tales como la agricultura y la industria de la construcción.
- 1.5 Desde el punto de vista físico, el transporte en Guatemala es casi de naturaleza unimodal. Debido a que la mayoría de las zonas desarrolladas del país se encuentran a menos de un día de viaje de la capital, 95% de la carga y casi todo el tránsito de pasajeros se transporta por carretera.
- 1.6 Desde el punto de vista institucional, el Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas (MCTOP) controla el sector a través de sus direcciones centrales y de varias entidades públicas que tienen poca autonomía. La Dirección General de Transportes (DGT) coordina todos los servicios de transporte de pasajeros y carga, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) administra y controla los aeropuertos y el tránsito aéreo y la Dirección General de Caminos (DGC) tiene la responsabilidad general sobre el subsector vial, que incluye la administración directa de toda la red vial nacional y de más de 50% de los caminos vecinales y rurales. El resto es atendido por las municipalidades y por varias instituciones públicas tales como el Ministerio de Agricultura. Asimismo, el MCTOP supervisa la Compañía Aérea Nacional (AVIATECA), la Compañía Nacional de Ferrocarriles (FEGUA), y administra las nuevas instalaciones portuarias de Puerto Quetzal.
- 1.7 El Banco Mundial, con el proyecto IBRD 3002-GU, financia actualmente un plan maestro de transportes para el país. Mediante dicho plan maestro, que entrará en vigor en el mes de noviembre de 1995, el país podrá formular una estrategia sectorial global. La estrategia para el subsector vial se ha elaborado como parte de la preparación del presente proyecto, y se esboza en este documento.

B. Subsector vial: descripción general de los problemas

1. Descripción física del subsector vial

- 1.8 La longitud de la red vial de Guatemala es de 14.020 km, y puede dividirse en cuatro categorías: a) la red centroamericana, con 1.875 km de carreteras pavimentadas, b) la red nacional, con 2.130 km de carreteras, 57% de las cuales son pavimentadas, c) las carreteras departamentales, la mayor parte de cuya superficie de 7.218 km es de grava, que vincula las capitales de los departamentos y las ciudades importantes y d) los caminos rurales, con 2.797 km que dan acceso a las comunidades rurales.
- 1.9 La red vial es densa a lo largo de la costa del Pacífico. En este importante corredor para el tránsito entre Centroamérica y México, la

agricultura orientada hacia la exportación está bien desarrollada. En los departamentos del norte predominan los caminos rurales: la parte noreste del país, conocida como la región del Petén, es una frontera nueva de desarrollo nacional, y allí se encuentra una parte importante de los recursos culturales y de biosfera del país; en la región noroeste, los departamentos de El Quiché y Huehuetenango se han visto afectados seriamente por el conflicto armado con las guerrillas que ha azotado al país durante decenios, y son de las zonas menos desarrolladas del país, sobre todo en lo que respecta a su infraestructura vial. Los dos ejes de tránsito principales son el este/oeste, conocido como la CA9, que vincula el puerto principal de la costa del Atlántico (Puerto Barrios) con el puerto principal de la costa del Pacífico (Puerto Quetzal) y la Carretera Panamericana, conocida como la CA1, que conecta a México con la parte sur de Centroamérica. Ambas carreteras pasan por la ciudad de Guatemala.

2. Organización institucional de la DGC

- 1.10 La Dirección General de Caminos (DGC) es la dirección más importante del MCTOP, tanto en lo que se refiere a su personal - según las cifras al mes de diciembre de 1994, sus 11.284 empleados representan el 54% del personal total (20.987 empleados) del MCTOP - como en lo que respecta a su presupuesto (su presupuesto asignado para 1995 es de US\$143,4 millones. La DGC se compone de seis divisiones técnicas, tres divisiones de apoyo, una unidad de planificación central y una unidad de auditoría.
- 1.11 Las funciones que cumple la DGC se comparten de la siguiente manera: la unidad de planificación central y la División de Pesos y Dimensiones llevan a cabo la planificación global y el diseño y control de los reglamentos. Las divisiones técnicas tienen la responsabilidad principal sobre la administración de las obras. En lo que respecta a la construcción y rehabilitación de carreteras, la DGC, a través de la División Técnica, realiza los estudios técnicos y los diseños finales, mientras que las obras y la supervisión se subcontratan al sector privado. Asimismo, la DGC planifica, diseña y construye todos los nuevos caminos rurales a través de su División de Coordinación de Caminos Rurales. Por último, en lo que respecta al mantenimiento, la DGC lleva a cabo la planificación, diseño, obras y supervisión con su propio personal, a través de la División de Mantenimiento, que cuenta con 7.564 empleados y representa el 36% del personal del MCTOP.

3. Problemas y sus consecuencias

- 1.12 En la actualidad, el subsector vial se enfrenta a múltiples problemas, que pueden dividirse en dos tipos:
 - a. Debido a la falta recurrente de mantenimiento, la condición general de la red es alarmante. Se calcula que en 1993, el 9% del total de la red se encontraba en buenas condiciones, mien-

tras que el 19% estaba en condiciones regulares y el 71% en malas condiciones. Esto se compara con las cifras de 1988 de 10%, 48% y 41%, respectivamente 1/. En particular, más del 88% de los 6.875 km de carreteras no pavimentadas se encuentra en malas condiciones 2/. De hecho, se calcula que en lo que respecta al mantenimiento de rutina, el Ministerio no atiende más del 15% de la red vial a través de su programa de mantenimiento dirigido. Las zonas más afectadas incluyen los departamentos de El Quiché y Huehuetenango, en los que en los últimos 15 años no se ha realizado esfuerzo alguno de mantenimiento e inversión por lo cual esa zona se ha visto privada de la infraestructura necesaria para promover su desarrollo. En general, el problema del mantenimiento vial afecta enormemente la calidad y costo de los servicios de transporte a través de todo el país.

- b. En segundo lugar, el subsector vial se ve afectado por la escasa capacidad institucional de la DGC. Los procedimientos de esta última son poco eficientes, sobre todo en lo que se refiere a los pagos. No existe una planificación global, y la calidad del diseño y control de los reglamentos es baja y con frecuencia, las intervenciones viales se planifican individualmente y hay poco seguimiento. Este problema afecta no solamente la calidad y los costos, sino también toda la gama de servicios de transporte que existe en el país.

4. Las causas

- 1.13 En base a conversaciones recientes y a las conclusiones alcanzadas por varios grupos de trabajo y por un estudio financiado por el Banco en el marco del programa de cooperación técnica ATN/SF-4693-GU, se plantean las siguientes explicaciones con relación a los problemas mencionados más arriba:

- a. La mala condición de la red se debe a la falta de financiamiento para las obras de mantenimiento. En términos constantes, el presupuesto asignado al mantenimiento se redujo de US\$16,12 millones a US\$14,8 millones entre 1991 y 1993 mientras que, según los cálculos, la cantidad que se requiere para conservar la infraestructura existente es de aproximadamente

-
- 1/ Estado de la red vial y clasificación por estado de degradación se encuentra en los archivos técnicos del Programa.
- 2/ Para fines de este informe, "malas condiciones" quiere decir que un vehículo "4x4" en buenas condiciones no puede exceder una velocidad de 25 km/h, como lo comprobó el equipo de proyecto durante la misión de análisis.

US\$60 millones por año 3/. A su vez, esta falta de recursos se debe a tres motivos: (i) no existe un mecanismo de recuperación de costos, y todos los costos de mantenimiento son saldados por el presupuesto nacional y no por los usuarios (el impuesto sobre la gasolina se destina a la caja única del presupuesto nacional), (ii) la estrategia de la DGC con relación a la asignación de recursos está mal orientada ya que, en general, se atribuye una prioridad mayor a las nuevas carreteras que a la conservación de la infraestructura existente, y (iii) la División de Mantenimiento de la DGC tiene un exceso de personal y las obras de mantenimiento se llevan a cabo de manera muy poco eficiente. Como se describe en el párrafo siguiente, el programa piloto que contempla la subcontratación de las obras de mantenimiento al sector privado demuestra que pueden superarse dichos obstáculos.

- b. La escasa capacidad institucional del MCTOP, en general, y de la DGC en particular, tiene dos causas: (i) los mandatos del MCTOP están mal definidos y son demasiado amplios, la DGC se concentra en la ejecución y no en la planificación y en el diseño y control de reglamentos y la participación del sector privado es muy limitada; (ii) como resultado de la falta de una política adecuada de administración de carreras, la DGC sufre de un déficit importante de personal calificado, mientras que el personal actual es de menor capacidad y/o no tiene la competencia requerida, los sueldos de los ingenieros y otros profesionales son hasta cinco veces menores que los de sus homólogos en el sector privado, mientras que los de la mano de obra no calificada son dos veces más altos.

C. Participación del Banco

1. Experiencia del Banco y enseñanzas

- 1.14 La participación del Banco en el sector vial de Guatemala incluye seis proyectos y seis programas de cooperación técnica, y representa una inversión total de más de US\$150 millones. Todas las obras han sido ejecutadas por la DGC del MCTOP. Los dos últimos proyectos fueron aprobados en diciembre de 1985 (los préstamos 168/IC-GU y 492/OP-GU) y en noviembre de 1986 (los préstamos 216/IC-GU y 797/SF-GU). En general, se atendieron los objetivos físicos de dichos proyectos, pero con demoras importantes consecuencia, en parte, de la inestabilidad política:

3/ Sin embargo, el presupuesto de mantenimiento alcanzó un nivel de US\$30 millones en 1994, cuando el gobierno inició un programa de mantenimiento por contrato (véanse los párrafos 1.18 a 1.21). Esta nueva tendencia demuestra el reconocimiento reciente por parte del gobierno de que el mantenimiento vial constituye un factor fundamental del desarrollo económico del país.

- (i) el primero de los dos proyectos consistió en la rehabilitación de una sección de 161 km de longitud de la CA9 Norte, de Río Hondo a Puerto Barrios, carretera pavimentada de dos vías con gran densidad de tránsito. El último desembolso se realizó en el mes de octubre de 1994, cuatro años después, y la Representación presentó el informe de terminación de proyecto en enero de 1995;
- (ii) el segundo proyecto financió las obras de unos 400 km de caminos rurales y vecinales en varias regiones rurales del país. Hasta la fecha, se ha desembolsado el 95% de los recursos y han concluido las obras físicas;
- (iii) por último, cabe destacar que hasta el momento, ninguno de los proyectos viales del Banco ha contemplado un fortalecimiento institucional del sector.

1.15 Aunque se ha alcanzado la mayor parte de los objetivos físicos de las operaciones anteriores, su ejecución revela una serie de deficiencias, tanto en lo que respecta a los propios proyectos como a la DGC, y sirven de experiencia para programas futuros, incluida la actual operación.

- a. En general, la deficiencia institucional global de la DGC y del MCTOP ha paralizado las operaciones, lo que ha generado demoras importantes.
- b. Ha sido difícil obtener fondos de contrapartida. Si el gobierno no está en condiciones de ofrecer dichos fondos para financiar la unidad ejecutora, se corre el riesgo de que se interrumpa todo el proyecto.
- c. El mantenimiento siempre ha sido deficiente, incluido el de las carreteras financiadas a través de los proyectos del Banco, lo cual ha resultado en un deterioro rápido de inversiones costosas.
- d. En general, la unidad ejecutora ha sido menos fuerte y eficiente de lo previsto y, asimismo, sus relaciones con la DGC han constituido un factor importante para determinar el éxito o el fracaso de un proyecto.

1.16 Como consecuencia, durante la formulación del presente programa se han adoptado las siguientes orientaciones:

- a. El programa debe concentrarse en el fortalecimiento institucional de la DGC y sus metas deben ser realistas y tomar en cuenta la capacidad débil de las instituciones correspondientes.
- b. Debe obtenerse de manera oficial los fondos de contrapartida antes de que se inicie el programa. En todo caso, la gestión

del proyecto no debe financiarse a través de esta modalidad. Debido a que el programa es en etapas, podrá realizarse un examen oportuno de la disponibilidad de fondos de contrapartida.

- c. Debe atribuirse prioridad al mantenimiento a fin de optimizar la tasa de rendimiento de la inversión y debe incorporarse un esfuerzo de mantenimiento sostenible en el programa.
- d. La unidad ejecutora debe ser fuerte y estable, y deben definirse claramente sus relaciones con la DGC.

2. Otras experiencias valiosas: el programa piloto de mantenimiento por contrato

- 1.17 Desde 1955, además del Banco, cuatro instituciones han financiado proyectos destinados a mejorar el sector vial de Guatemala, a saber, el Banco Mundial, el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), la Agencia estadounidense para el Desarrollo Internacional (USAID) y el Kredit Für Wiederaufbau (KFW). Estas instituciones han participado en más de 10 operaciones de rehabilitación vial, mantenimiento periódico, construcción de caminos rurales y mejoramiento de puentes. En general, sus experiencias han sido similares a las que se describen más arriba.
- 1.18 El Ministerio de Obras Públicas también ha financiado una serie de operaciones a partir de sus propios recursos, entre ellas una de interés especial para el presente programa: paralelamente a su engorroso programa de mantenimiento dirigido, en julio de 1994 el MCTOP inició un programa piloto de mantenimiento por contrato. De conformidad con dicho programa, se subcontrata a empresas privadas para que lleven a cabo el mantenimiento rutinario de la red pavimentada, así como el mantenimiento rutinario y periódico de la red no pavimentada. A continuación se describe la experiencia adquirida durante el primer año del programa.
- 1.19 Las características principales del programa piloto son las siguientes:
 - a. El programa se estableció gracias a la firme voluntad política del Ministro y Viceministro, a pesar de una oposición interna significativa por parte de los sindicatos.
 - b. La coordinación del programa piloto está a cargo de la Unidad de Mantenimiento por Contrato (UMC), de tamaño pequeño pero con una gran competencia. De sus 25 empleados, ocho son ingenieros, seis profesionales dedicados a la auditoría, evaluación jurídica o adquisiciones y el resto está formado por personal de apoyo, que trabaja con computadoras, en tareas secretariales o pagos.

- c. En virtud del programa, el sector privado está a cargo de las obras y la supervisión mientras que la unidad de coordinación está a cargo de las actividades de programación, administración de los contratos y del control global.
 - d. Cuenta con procedimientos racionalizados, sobre todo en lo que respecta a los pagos y se ha establecido un fondo rotatorio para evitar la burocracia del Ministerio de Hacienda.
 - e. Alienta la creación de empresas privadas pequeñas, en particular a través de la contratación de compañías formadas por el antiguo personal de la DGC, con el objetivo de reducir la nómina de la División de Mantenimiento y a esos efectos se ha establecido un programa de jubilación voluntario para promover el traslado del personal de la DGC al sector privado.
- 1.20 Desde el punto de vista físico, los logros del programa son positivos: mientras que la División de Mantenimiento, con 7.564 empleados, atendió aproximadamente el 15% de la red (1.500 km) con un presupuesto equivalente a aproximadamente US\$17,3 millones (año 1994), la unidad de coordinación, con 25 empleados y un presupuesto de aproximadamente US\$12,8 millones, atendió el 13% de la red (1.322 km) durante los seis últimos meses de 1994. Se prevé que en 1995 atienda aproximadamente, el 25% de la red (2.420 km), con un presupuesto global de US\$31,1 millones. La unidad administró 80 contratos de obras en 1994 y está administrando unos 130 contratos este año. Aunque hasta la fecha el gobierno no ha expresado un compromiso firme, los planes para el programa de mantenimiento por contrato prevén un presupuesto para 1996 similar, en términos constantes, al de 1995.
- 1.21 Sin embargo, no todos los aspectos del programa piloto son positivos. Entre otros, tendrán que mejorarse los siguientes aspectos: (a) como resultado de la definición poco rigurosa del programa de jubilación voluntaria, el personal más calificado de la DGC se retiró para trabajar en el sector privado mientras que, en general, la mano de obra no calificada hizo caso omiso del programa; (b) como consecuencia de los motivos que figuran a continuación, el costo de los contratos adjudicados al sector privado fue alto, en particular el relativo a la supervisión: (i) como resultado del aspecto innovador del programa, las empresas privadas realizaron inversiones considerables y recuperaron dichos costos fijando precios altos; (ii) durante los dos primeros años los contratos no se adjudicaron mediante licitación sino que, debido a una derogación temporal concedida por el gobierno de Guatemala a fin de promover la creación de nuevas empresas privadas, los precios unitarios se negociaron directamente entre el Ministerio y la Cámara de la Construcción; y (iii) la magnitud relativamente pequeña y la brevedad de los contratos impidieron que se realizaran economías de escala. Sin embargo, estos problemas son de naturaleza temporal, y es probable que el programa piloto pronto rinda mayores beneficios.

3. Los problemas a ser abordados por el presente programa, y resultados previstos

1.22 El presente programa se concentrará en unos cuantos puntos fundamentales a fin de atacar de raíz los problemas que figuran en el párrafo 1.12. En ese sentido, se proponen las siguientes medidas:

- a. A fin de garantizar la disponibilidad de recursos para el mantenimiento vial, se establecerá un mecanismo de recuperación de costos sostenible como, por ejemplo, un fondo vial y/o concesiones. Los recursos obtenidos a través de estos instrumentos se asignarán exclusivamente al mantenimiento.
- b. A fin de optimizar el uso de los recursos y reducir la nómina de la DGC (liberando así un volumen mayor de recursos para las inversiones), se privatizarán todas las actividades de mantenimiento. Como resultado de su naturaleza sostenible, el programa de mantenimiento por contrato probablemente resulte interesante para el sector privado.
- c. Mientras tanto, se redefinirán los mandatos de la DGC a fin de concentrarse en la planificación y en el diseño y aplicación de reglamentos. La participación de la DGC en la administración directa de obras se reducirá a un nivel mínimo, vale decir a obras de emergencia.
- d. A fin de promover esta nueva función de la DGC, se formulará una política global de gestión de los recursos humanos, con el objeto de retener a los profesionales de mayor competencia.

1.23 La formulación de una política global de gestión de los recursos humanos no puede administrarse exclusivamente a nivel del MCTOP, ya que implica la reforma de toda la administración pública. Mediante el presente programa, solo se realizarán los cambios necesarios relacionados directamente con el MCTOP. El Banco está por empezar una operación de reforma global del sector público que ayudará a Guatemala a modernizar su administración pública así como su aparato estatal. Ya que las estrategias subyacentes del presente programa y de las operaciones futuras son similares, uno de los miembros del equipo a cargo de la operación de reforma del sector público participará en la supervisión de los aspectos institucionales del presente programa.

1.24 La serie de medidas que se propone contribuirá a eliminar las causas de los problemas mencionados y en particular, impedirá el deterioro adicional de la red vial. Mientras tanto, el subprograma de inversiones contribuirá a su rehabilitación lo que permitirá abordar directamente los problemas producidos por la mala condición de la red. Uno de los componentes de dicho subprograma se dirigirá más específicamente a los caminos viales de los departamentos de El Quiché y Huehuetenango.

- 1.25 Huelga decir que las soluciones propuestas exigirán un alto nivel de compromiso político. El núcleo del programa consiste de una reforma profundizada del sector, mientras que un importante subprograma financiero de inversiones alentará al gobierno en sus esfuerzos de reforma. El contenido de los dos subprogramas se describe en el capítulo II. Teniendo presente las recomendaciones derivadas de la experiencia anterior del Banco, las modalidades de ejecución serán de importancia crucial, en particular la coordinación y gestión del programa, que han sido objeto de una consideración cuidadosa. Se realizará una supervisión constante de la ejecución mediante un juego completo de puntos de referencia que se describe en el capítulo III.

II. EL PROGRAMA SUS OBJETIVOS Y SUS METAS

A. Objetivos del programa

- 2.1 Como resultado del diagnóstico de los problemas que enfrenta el subsector vial (véase el capítulo I), el programa contempla dos objetivos principales: (i) promover una reforma profunda del subsector vial con miras a establecer mecanismos financieros sostenibles, optimizar el uso de los recursos, reforzar la participación del sector privado y realizar una modernización radical de la DGC; y (ii) proseguir los esfuerzos de rehabilitación de la red, en particular en los departamentos de El Quiché y Huehuetenango.
- 2.2 En 1992, como parte del Programa GU-3002 del Banco Mundial, se realizó un inventario general de las carreteras y una priorización de las inversiones a llevarse a cabo para rehabilitar la red. Este esfuerzo llevó a la elaboración de un Plan Plurianual de Inversiones en el sector vial. El Programa que se propone financiará una parte de este plan. Los criterios de selección propuestos (ver Anexo III-3 en los archivos técnicos de la Región) son similares a los retenidos para la elaboración del plan. El Programa se diseñó como una operación plurianual en cuatro planes anuales de ejecución. Esta modalidad permitirá revisar anualmente los logros obtenidos y, con base en estos, realizar los ajustes de las actividades programadas para el año subsiguiente.

B. Financiamiento del Banco

1. Subprograma de Fortalecimiento Institucional y Reformas (US\$3.8 millones)
- 2.3 El núcleo del programa consistirá en una reforma profunda del subsector vial. Dicha reforma, iniciada dentro del marco del proyecto 3002-GU del Banco Mundial, se estructurará y ejecutará a través de un Plan de Acción a ser elaborado por el gobierno y aprobado por el Banco. El plan de acción, descrito en el Anexo II-1, se basará en las orientaciones que figuran en el párrafo 1.22, y cubrirá las siguientes áreas: (i) la creación de mecanismos financieros sostenibles en base a la recuperación de costos, (ii) la participación del sector privado, tanto en lo que respecta a la operación de la infraestructura (concesiones) como a las obras de mantenimiento, (iii) una redefinición integral de las funciones y mandatos de la DGC, y (iv) la racionalización y reorganización subsiguientes de la DGC, la formulación de políticas innovadoras de recursos humanos y el fortalecimiento de la capacidad de la DGC en una serie de ámbitos, incluida la evaluación ambiental.
- 2.4 Con respecto a la recuperación de costos, un estudio será llevado a cabo para el diseño y la implementación de un Fondo Vial. Dentro de este mecanismo, se pondrá una tarifa basada en la utilización del servicio de las vías y el financiamiento del mantenimiento será

provisto por los usuarios y no por un pago de impuestos. El estudio verá el impacto fiscal potencial del Fondo Vial y el mecanismo será diseñado de tal forma que no desvíe recursos del presupuesto nacional asignados a otros sectores prioritarios como son educación y salud. (Ver detalles en el Anexo IV-2 en los archivos técnicos de la Región). Según lo que llegue a ser recomendado por el Plan de Acción, el Banco podrá financiar otras asistencias técnicas que se justifiquen en los planes anuales de inversiones.

2. Subprograma de Inversión Vial (US\$128.7 millones) 4/

a. Componente de inversión para la red nacional (US\$81.3 millones)

2.5 Este componente consistirá en:

- a. rehabilitación y mejoramiento (US\$70,8 millones), incluyendo señalización, de aproximadamente 250 km de carreteras interurbanas pavimentadas y no pavimentadas, así como sus puentes;
- b. apoyo a la ejecución del mantenimiento por contrato de la red vial a nivel nacional (US\$7,0 millones) que, conjuntamente con los recursos de aporte local (US\$150,0 millones), permitirá atender durante cuatro años al 56% de las necesidades de mantenimiento de la red vial nacional;
- c. construcción, control y protección de las obras civiles, adquisición de balanzas y puesta en marcha de 13 nuevas estaciones de control de peso de camiones para completar la red de control de carga (US\$2.0 millones);
- d. adquisición de aproximadamente 250 metros de puentes de ensamblaje rápido (US\$1,5 millones) para remediar situaciones de emergencia en las tareas de mantenimiento o reposición de puentes permanentes; estos puentes no deberán ser utilizados con fines militares.

2.6 Para estas obras, se contratarán las siguientes tareas: (a) elaboración de estudios técnicos, económicos y ambientales de los proyectos no incluidos en el programa del primer año; y (b) ejecución de las obras y supervisión correspondiente.

4/ Con respecto a los componentes de inversión, los montos indicados representan las inversiones financiadas por el Programa, incluyendo costo de diseños, obras y supervisión, sin gastos financieros.

b. Componente de rehabilitación de caminos rurales en los departamentos de El Quiché y Huehuetenango (US\$47.4 millones).

- 2.7 Este componente consistirá en la rehabilitación de aproximadamente 730 km de caminos rurales en los Departamentos de El Quiché y Huehuetenango, principalmente, y 100 km de carreteras no pavimentadas en la misma región, que es el área más desatendida del país por haber sufrido los efectos del conflicto armado durante las últimas dos décadas.

C. Dimensionamiento del Programa

- 2.8 El Programa se ha estimado en aproximadamente US\$370,0 millones, de los cuales US\$150,0 millones corresponden a los dos préstamos del Banco. Para dimensionar el Programa y establecer el costo, se han tomado en cuenta cuatro factores:

(i) El serio deterioro de la red vial. La red de Guatemala es la segunda más larga de Centro América y también una de las que tienen el porcentaje mayor de su red en mal estado. Por eso, la necesidad de rehabilitar la red es imperiosa. El Programa fue diseñado para responder a esta necesidad, iniciando significativamente el mejoramiento físico de la red y asegurando la sostenibilidad de dicho mejoramiento.

(ii) La limitada disponibilidad de recursos financieros del Gobierno. Como se mencionó en el párrafo 1.1, la situación fiscal de Guatemala es bastante seria y limita considerablemente los recursos de contrapartida disponibles.

(iii) La capacidad existente del MCTOP. Como se mencionó en párrafo 1.16, la capacidad institucional del MCTOP ha sido tomada en cuenta para dimensionar el Programa con realismo. El esquema de ejecución refleja esta realidad.

(iv) La capacidad del sector privado. El sector privado jugará un papel de primera importancia en la ejecución y supervisión de las obras y de las actividades de mantenimiento, una llave del éxito del Programa. La presente capacidad del Sector Privado y su fortalecimiento progresivo han sido tomados en cuenta para dimensionar las actividades de mantenimiento del Programa.

D. Programa del primer año

- 2.9 Las obras a ser realizadas el primer año fueron seleccionadas en base a los criterios de selección acordados (ver Anexo III-3 en los archivos técnicos de la Región) y el presupuesto de la DGC previsto para 1996. La mayor parte de las acciones de fortalecimiento institucional previstas en el programa se iniciarán durante el primer año de tal manera que la DGC pueda beneficiarse a corto plazo de su implantación. El costo de las obras físicas de

rehabilitación y mejoramiento del primer año se estima en US\$54,9 millones. El Anexo II-2 presenta el detalle de este programa.

- 2.10 Durante el primer año, se realizarán también estudios destinados a fortalecer las unidades de ejecución así como estudios institucionales relacionados con el Plan de Acción mencionado en el párrafo 2.3.

E. Estado de preparación del Programa

1. Subprograma de fortalecimiento institucional y reformas

- 2.11 Hasta la fecha, los logros más significativos con relación al subprograma institucional se han alcanzado gracias a la firme voluntad política expresada por el gobierno actual, que ha sentado las bases de la reforma para que el próximo gobierno pueda proceder a su plena ejecución. En cada uno de los cuatro campos a ser abordados por la reforma, se han adoptado las siguientes medidas contempladas dentro del marco de la operación del Banco Mundial BIRF-3002-GU:

- (i) En lo que se refiere a la recuperación de costos, el gobierno, con la asistencia de una empresa consultora internacional que se especializa en concesiones viales, ha estado considerando seriamente la subcontratación de concesionarios privados para la operación y mantenimiento de dos de las carreteras principales del país, por un total de 416 km. Asimismo, se han elaborado los términos de referencia para el estudio preliminar relativo a la creación de un posible fondo vial.
- (ii) En lo que respecta a la participación del sector privado en las obras de mantenimiento, ya está en curso el programa de mantenimiento por contrato que se describe en los párrafos 1.17 a 1.21. Ya se han elaborado los términos de referencia relativos a la evaluación económica y financiera de las licitaciones lo cual conducirá al fortalecimiento de la unidad a cargo del programa.
- (iii) Mediante un estudio global cofinanciado por el BID y el Banco Mundial, se ha iniciado la definición de las nuevas funciones y mandatos de la DGC. El plan maestro sobre el transporte, que forma parte del proyecto BIRF-3002-GU del Banco Mundial (y cuya elaboración se finalizará para noviembre de 1995), concluirá esta iniciativa.
- (iv) Ya se ha iniciado la racionalización del personal de la DGC a través del programa de jubilación voluntaria, cuyas deficiencias se mencionaron en el párrafo 1.21. Se modificará dicho programa a fin de dirigirlo más específicamente a los empleos de nivel inferior. El

plan de acción dispondrá las modalidades de la reducción del personal de la DGC y de la reorganización global.

2. Subprograma de inversión vial

a. Para la red nacional

- 2.12 Respecto a las obras de rehabilitación de vías principales de la red nacional, se cuenta con los estudios completos de factibilidad y de impacto ambiental, diseños finales y toda información necesaria para iniciar el proceso de licitación de dos proyectos de caminos pavimentados: el primero comprende 97 km de la carretera CA-10 en el tramo ubicado entre Río Hondo y Agua Caliente, y el segundo 62 km de la carretera CA-1 entre Los Encuentros y Cuatro Caminos. 5/ Los otros dos proyectos que integran el plan de inversiones del primer año son: la carretera CA-9 Sur en una longitud de 48 km y la CA-2 Occidente con 42 km. Estos proyectos cuentan con estudios técnicos y económicos básicos y un análisis de priorización realizados por la DGC; los diseños de ingeniería están siendo contratados con recursos del préstamo BM-3002-GU y estarán completados durante el primer trimestre de 1996. Un resumen de estos proyectos se muestra en Anexo II-2. En adición, se dispone de otros proyectos con estudios en diversos estados de avance, que podrían ser considerados para los años subsiguientes si cumplen con los criterios establecidos en el Anexo III-3, que se encuentra en los archivos técnicos de la Región.

b. Para los departamentos de El Quiché y Huehuetenango

- 2.13 Se cuenta con una lista de obras priorizadas por la DGC quien además está preparando una muestra representativa de proyectos individuales que incluye estudios de factibilidad, diseños simples, listados de cantidades de obra y evaluación económica del impacto de los beneficios derivados del aumento de la producción agrícola y de las transferencias a los sectores de menores ingresos relacionadas con la generación de empleo y otros beneficios generados durante la ejecución de obras.
- 2.14 Se ha iniciado la tramitación de una cooperación técnica con recursos del Fondo Portugués para financiar el diseño de las rehabilitaciones a ejecutarse durante el segundo año del Programa.

5/ Sujeto a recibir finiquito de responsabilidad con firma adjudicada anteriormente. Este tramo formó parte del programa GU-3002 del Banco Mundial. Un proceso de licitación fue iniciado el año pasado y cancelado por problemas en sus procedimientos. El Banco Mundial canceló el financiamiento correspondiente.

F. Costo y financiamiento del Programa

- 2.15 A continuación se muestra la distribución de los costos por tipo de inversión y por fuente de financiamiento (véase cuadro II-1). No se incluyeron en la tabla los Impuestos al Valor Agregado (IVA), correspondiente a obras y servicios, ni los gastos de funcionamiento de la DGC. A continuación se explican las principales categorías de inversión.

1. Preinversión, supervisión y administración

- 2.16 El costo de preinversión y supervisión del programa, es de US\$40,1 millones (10,8%) y cubrirá la contratación de consultoría para: (a) administración técnico-financiera del Programa (project management); (b) estudios técnicos y diseños de ingeniería de las obras de caminos rurales, rehabilitación y mejoramiento de vías, exceptuando las del primer año; y (c), la supervisión de la ejecución de las obras civiles y los costos de administración a través de consultores.

2. Costos directos

- 2.17 Esta categoría asciende a US\$305,4 millones (82,5%). Comprende los costos directos de las inversiones proyectadas en los 4 años del Programa: en construcción de carreteras y otros caminos rurales US\$20,8 millones (5,6%); en rehabilitación vial a nivel nacional US\$105,4 millones (28,5%); en mantenimiento de la red vial principal pavimentada y no pavimentada US\$141,0 millones (38,1%); en el mejoramiento y extensión de caminos rurales para los departamentos de El Quiché y Huehuetenango US\$34,7 millones (9,4%). Adicionalmente, se adquirirán equipos y se construirán las obras civiles para 13 nuevas estaciones de control de pesos y dimensiones de vehículos de carga por US\$2,0 millones (0,5%), que se construirán en puntos estratégicos de la red vial y finalmente, se invertirán US\$1,5 millones (0,4%) en la adquisición de aproximadamente 250m lineales de puentes metálicos de ensamblaje rápido, para atender emergencias y, durante la ejecución de obras de puentes definitivos.

Cuadro II-1
COSTO TOTAL DEL PROGRAMA 1996-98 Y SU FINANCIAMIENTO
(equivalente en millones de US\$)

	BID/OC	BID/FFI	OPPE/COFI	LOCAL	TOTAL PROGRAMA	2	OTROS a/	TOTAL SECTOR
1. INGENIERIA Y ADMINISTRACION	9,4	4,8	0,0	25,9	40,1	10,8	8,0	48,1
1.1 Preinversión (Estudios de Ingeniería)	2,0	1,3	0,0	2,2	5,5	1,5	2,0	7,5
1.2 Supervisión	5,8	2,7	0,0	18,7	27,2	7,3	6,0	33,2
1.3 Administración	1,6	0,8	0,0	5,0	7,4	2,0	0,0	7,4
2. COSTOS DIRECTOS	71,9	42,6	4,7	186,2	305,4	82,5	84,4	389,8
2.1 Mejoramiento y Ampliación Vías	0,0	0,0	0,0	20,8	20,8	5,6	60,0	80,8
2.2 Rehabilitación de Carreteras b/	62,4	12,6	0,0	30,4	105,4	28,5	24,4	129,8
2.3 Mantenimiento Red Vial c/	6,0	0,0	0,0	135,0	141,0	38,1	0,0	141,0
2.4 Caminos Rurales para El Quiché y Huehuetenango	0,0	30,0	4,7	0,0	34,7	9,4	0,0	34,7
2.5 Estación Control	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,5	0,0	2,0
2.6 Adq. Puentes Provisionales (ensamblaje rápido)	1,5	0,0	0,0	0,0	1,5	0,4	0,0	1,5
3. COSTOS CONCURRENTES	3,8	0,0	0,0	0,8	4,6	1,2	6,0	10,6
3.1 Fortalec. Institucional d/	3,0	0,0	0,0	0,8	3,8	1,0	6,0	9,8
3.2 Equipamiento e/	0,8	0,0	0,0	0,0	0,8	0,2	0,0	0,8
4. COSTOS FINANCIEROS	14,9	2,6	0,3	2,1	19,9	5,4	11,6	31,5
4.1 Intereses	13,9	2,1	0,3	0,0	16,3	4,4	11,6	27,9
4.2 Comisión de Crédito	0,0	0,0	0,0	2,1	2,1	0,6	0,0	2,1
4.3 Inspección y Vigilancia	1,0	0,5	0,0	0,0	1,5	0,4	0,0	1,5
COSTO DEL PROGRAMA	100,0	50,0	5,0	215,0	370,0	100	110,0	480,0
Porcentajes	27,0%	13,5%	1,4%	58,1%	100%			

a/ BIRF/LO3002, US\$31; BCIE/varios, US\$72; KFW/C.RUR., US\$7 millones.

b/ El monto de US\$12.6 de recursos de la FFI se aplicarán a los departamentos de El Quiché y Huehuetenango, principalmente.

c/ Como se detalla en el párrafo 2.25, solamente US\$84 millones de los US\$135 millones indicados corresponden a un aumento de asignaciones para mantenimiento.

d/ Capacitación, asistencia técnica y plan maestro.

e/ Vehículos, equipos de supervisión y computadoras para la Unidad Coordinadora del proyecto y la Unidad de Mantenimiento por contrato y Unidad de Medio Ambiente.

3. Costos concurrentes

- 2.18 El costo presupuestado para esta categoría es el equivalente a US\$4,6 millones (1,2%); está destinado a las actividades de fortalecimiento institucional, de marco regulatorio y políticas del subsector. Incluye: (a) estudios sectoriales y Plan Maestro del Transporte (PMNT); (b) asistencias técnicas; (c) plan de capacitación del personal del MCTOP, DGC, y de su unidad ambiental; y (d) adquisición de vehículos, equipos de supervisión y computadoras para la CGP y para la UMC.

4. Gastos financieros

- 2.19 Esta categoría asciende a US\$19,9 millones (5,4%) y comprende: (a) los intereses de los préstamos del Banco y de los cofinanciamientos durante el periodo de ejecución del Programa; (b) la comisión de crédito; y (c) el 1% del monto de los préstamos del Banco para cubrir los costos de inspección y vigilancia.

G. Financiamiento del Programa

1. El Banco

- 2.20 Se proponen dos financiamientos del Banco para el presente Programa. El primero proveniente de los recursos del Capital Ordinario por un total equivalente a US\$100,0 millones, destinados a financiar parcialmente las obras de rehabilitación y mantenimiento de carreteras pavimentadas y caminos secundarios; y el segundo, con recursos OC/IFF por US\$50,0, para el mejoramiento de caminos rurales y carreteras no pavimentadas. En conjunto, el financiamiento del Banco representaría el 40,5% del costo total del Programa; las obras y servicios que integran la parte que financia el Banco se detallan en el párrafo B del presente Capítulo.
- 2.21 Los términos y condiciones del préstamo con recursos del Capital Ordinario serán:

Período de amortización:	25 años
Tasa de interés:	variable
Período de desembolso:	4 años
Período de gracia:	4 años
Comisión de crédito:	0,75 sobre la parte no desembolsada
Inspección y Vigilancia	1% del préstamo

- 2.22 El financiamiento con cargo a capital OC/IFF tendría un descuento de un máximo de 5 puntos porcentuales bajo la tasa de interés OC.

2. Cofinanciamiento

- 2.23 El cofinanciamiento al Programa provendrá del Fondo Especial de la OPEP (préstamo paralelo de US\$5,0 millones administrado por el Banco).

3. Otras inversiones en el sector vial

- 2.24 En el sector se están realizando otras inversiones con financiamiento del BM (US\$31,0 millones); del BCIE (US\$72 millones); y de la KFW (US\$7 millones). El BM está analizando la eventualidad de un aporte adicional de US\$25 millones. Estas inversiones no son parte del Programa.

4. Aporte nacional

- 2.25 La contribución nacional al Programa propuesto será equivalente a US\$215,0 millones (58,1%), integrada en su mayor parte (US\$150,0 millones) por obras de mantenimiento por contrato incluyendo US\$15,0 millones para supervisión y preinversión. No obstante, solamente US\$84 millones de estos 150 millones corresponden a un aumento real de las asignaciones presupuestarias para el mantenimiento vial. En efecto, el presupuesto dedicado al mantenimiento vial nunca excedió US\$16,5 millones (en términos constantes) antes del año 1994. En 1994, en el marco del proyecto 30002-GU del BM, se inició una reflexión sobre el impacto económico del mantenimiento vial y el Gobierno decidió aumentar el presupuesto hasta US\$30 millones. Dentro del presente Programa, el Gobierno se comprometerá a lograr un presupuesto anual para mantenimiento vial de US\$37,5 millones. Por eso, para este Programa, se propone tomar en cuenta como aporte local únicamente el aumento de US\$16,5 a US\$37,5 millones, lo que representa US\$84,0 millones para los cuatro años del Programa.
- 2.26 El resto de la contribución nacional al programa consiste en aportes locales para varios proyectos financiados parcialmente por otras fuentes externas a ejecutarse durante los 4 años del Programa así como inversiones en obras viales con fondos nacionales. Estos fondos serán proporcionados por el Gobierno mediante asignaciones presupuestarias anuales.

III. EJECUCION DEL PROGRAMA

A. Mecanismos de ejecución

1. El Prestatario, el ejecutor y esquema de ejecución

- 3.1 El Prestatario será la República de Guatemala y el Ejecutor el MCTOP a través de su DGC. Como se mencionó en los párrafos 1.15 y 1.16, para el diseño de la presente operación se ha tomado en cuenta las experiencias aprendidas durante la ejecución de proyectos anteriores, y se han incorporado en el diseño del Programa medidas para evitar debilidades en la ejecución.
- 3.2 Por la importancia del Programa para el sector y evitar que las debilidades de la DGC y su proceso de reestructuración afecte negativamente la ejecución del Programa, se acordó concentrar su coordinación, en la Coordinadora General de Programas (CGP). Esta unidad esta ubicada dentro de su estructura orgánica, pero cuenta con adecuado nivel de autonomía operativa, mantiene un reducido (7) número de profesionales de alto nivel y una experiencia satisfactoria en la coordinación de la ejecución del préstamo BIRF-3002-GU. Ver análisis institucional y financiero en el Anexo III-1.
- 3.3 La DGC no se encuentra con la capacidad técnica ni con los recursos humanos calificados para gerenciar el Programa, por lo cual se decidió que, para la administración técnica y financiera del Programa, se contratará una firma consultora que dependerá de la CGP. Dicha firma mantendrá dos oficinas; la primera, para la administración del componente de caminos rurales de los departamentos de El Quiché y Huehuetenango, se ubicará en la ciudad de Santa Cruz del Quiché; y la segunda, para el resto del Programa, se ubicará en la Ciudad de Guatemala.

2. Funciones de la Coordinadora General de Programas (CGP)

- 3.4 La CGP tendrá la responsabilidad global sobre el Programa. Sus funciones principales serán: (a) ser el coordinador entre el Banco, los entes cofinanciadores, la DGC, y la firma consultora; (b) administrar el cumplimiento de los Contratos de Préstamo, los objetivos y metas del plan de acción, y los planes anuales de inversión, (c) emitir informes periódicos, registros contables y desembolsos; (d) producir anteproyecto de presupuesto y planes anuales de inversiones. La CGP se mantendrá durante la ejecución del Programa; si la reorganización del MCTOP afectara la estructura o funciones de la CGP, el MCTOP, previo a cualquier cambio, presentará dicha propuesta al Banco para su aprobación. Se tiene previsto que a medida que avance la reorganización de la DGC, su personal participará con la CGP para capacitarse en la coordinación de programas.

3. Funciones de la firma consultora para la administración técnica y financiera del Programa

- 3.5 La firma consultora será responsable por la administración técnica y financiera del Programa de acuerdo a las normas y procedimientos establecidos en los Contratos de Préstamos. Su contratación será una condición previa al primer desembolso. Se prevé que esta firme capacite sobre sus funciones al personal de la DGC y de la CGP. Ver funciones en Anexo III-2 en los archivos técnicos de la Región.

B. Ejecución del Subprograma de fortalecimiento institucional y de reformas sectoriales

1. Plan de acción

- 3.6 Como se detalla en el párrafo 2.3 y 2.4 y en el Anexo II-1, el componente de fortalecimiento y de reformas será implementado a través de un Plan de Acción. Se recomienda que la aprobación de dicho plan por el Banco sea una condición para el primer desembolso.

2. Consultorías

- 3.7 Dentro del plazo de seis meses contado a partir de la vigencia del Contrato de Préstamo, se contratarán los estudios: (a) alternativas de financiamiento de mantenimiento vial, (b) apoyo al sistema de planificación y contratación de mantenimiento vial y sistemas de control de pesos y dimensiones; y dentro del plazo de diez y ocho meses a partir de la vigencia del Contrato de Préstamo, se contratarán los consultores necesarios para el fortalecimiento de la estructura técnico-administrativa de la DGC y los estudios; (c) revisión y actualización de las especificaciones generales de construcción de caminos y puentes; y (d) estudio para el desarrollo de nuevas tecnologías en la construcción de carreteras. Para asegurar la implementación satisfactoria de los estudios y reformas de política, u otros estudios que se acuerden durante la ejecución del Programa, el Ejecutor presentará el plan de implementación correspondiente durante la primera reunión anual siguiente a la terminación de cada estudio. En dicha reunión se acordarán metas cuantitativas verificables.

C. Ejecución del Subprograma de Inversión Vial

1. Ejecución del componente de inversión para la red vial nacional

a. Programación de las inversiones

- 3.8 Los planes anuales de inversión serán desarrollados tomando en cuenta el resultado de la priorización de modelos modernos como *Highway Design and Maintenance* (HDM-III) o similares, las investigaciones y mediciones de las condiciones de las carreteras y caminos, la disponibilidad de recursos financieros y la experiencia ganada por la ejecución del Programa en los años anteriores.

- 3.9 Los proyectos a ser financiados bajo este Programa deberán satisfacer los criterios generales para obras de rehabilitación y mantenimiento del Anexo III-3, que se encuentra en los archivos técnicos de la Región. Las condiciones básicas son: deben ser caminos existentes, seleccionados con base en su probada rentabilidad y positivo impacto en el desarrollo de la región, y no deben existir problemas legales referente a los derechos de vía, ni afectar negativamente el medio ambiente.

b. Diseños, obras y supervisión

- 3.10 Todos los diseños y las obras de mantenimiento y rehabilitación serán ejecutadas por firmas contratistas del sector privado.
- 3.11 La supervisión técnica y el control de la calidad de las obras y de las medidas de mitigación ambiental serán realizadas a través de firmas especializadas y se contratarán por lo menos un mes antes de la licitación de obras, de tal forma que puedan revisar los pliegos de licitación.
- 3.12 Antes de convocar a licitación pública, o si no correspondiese, antes de la iniciación de las obras, el Ejecutor deberá presentar al Banco los planos y especificaciones de las obras, las cuales deberán incluir las medidas necesarias para mitigar el impacto ambiental negativo que pueda producirse con motivo de la construcción de la respectiva obra.

c. Mantenimiento

- 3.13 El mantenimiento vial financiado con recursos del Programa será administrado por la UMC, la cual será apoyada con equipo y asistencia técnica en sus sistemas de evaluación de proyectos. La adjudicación de contratos de obra se realizará cumpliendo con las normas del Banco al respecto y con la Legislación Nacional.
- 3.14 Antes del primer desembolso, el Prestatario deberá presentar el plan de contratación del mantenimiento vial para el primer año de ejecución del Programa y dar evidencia que cuenta con los recursos financieros correspondientes.
- 3.15 Con el fin de asegurar que los caminos rehabilitados se mantengan en condiciones satisfactorias, el Prestatario se compromete a invertir en mantenimiento por contrato, el equivalente a US\$150.0 millones durante los 4 años de ejecución incluyendo US\$15,0 de supervisión y preinversión. Considerando que el proceso de privatización del mantenimiento, será ejecutado de forma progresiva y paralela con la racionalización del personal y el aumento de la capacidad del sector privado, se estima que el Prestatario podrá aumentar la proporción de mantenimiento por contrato y reducir la ejecución por administración directa en las siguientes proporciones: 1er año 60% mantenimiento por contrato y 40% por administración directa; 2do año 70% y 30%; 3er año 80% y 20%; y 4to año 85% y 15% respectivamente. El MCTOP presentará informes de

mantenimiento vial anuales durante la ejecución y por un periodo de 5 años después.

2. Ejecución del componente de rehabilitación de caminos rurales en los departamentos de El Quiché y Huehuetenango

- 3.16 Salvo la programación de obras, la ejecución de este componente será similar al componente de inversiones viales para la red nacional. Los diseños, las obras y la supervisión serán contratados y se favorecerá el uso intensivo de mano de obra cuando sea posible. Las medidas de mitigación ambiental estarán incluidas en los contratos de obras.
- 3.17 El MCTOP, con el apoyo de la firma consultora y las autoridades locales, presentará la programación de las obras a ejecutarse anualmente, tomando en cuenta los criterios específicos aplicables a los caminos rurales de los Departamentos de El Quiché y Huehuetenango. (Ver Anexo III-3 en los archivos técnicos de la Región). Los recursos para este componente del Programa serán asignados al financiamiento de obras en las áreas más pobres de estos departamentos, incluyendo los caminos más deteriorados y mal atendidos, para mejorar el acceso vial a centros de comercialización de la producción agrícola de los pequeños cultivadores y estimular otras actividades económicas y suministro de servicios sociales. Las obras seleccionadas cumplirán con el mínimo requisito de rentabilidad económica exigida por el Banco de 12%. En adición, por lo menos 80% de los beneficios directos deberán ir a beneficiarios de bajo ingreso.
- 3.18 Como condición previa al primer desembolso, el Prestatario presentará el programa de mejoramiento de caminos rurales de los departamentos de El Quiché y Huehuetenango del primer año.
3. Implementación de medidas para mitigar efectos negativos en el medio ambiente en la ejecución de obras
- 3.19 El Programa fue clasificado en la Categoría III por el Comité del Medio Ambiente (CMA) de fecha 7 de diciembre de 1993. El Resumen Ambiental correspondiente a los estudios de impacto ambiental fue aprobado por el CMA del Banco, en fecha 1 de agosto de 1995. El énfasis del Programa en obras de rehabilitación y mantenimiento de las carreteras existentes, en lugar de la construcción de carreteras nuevas, minimiza los impactos ambientales negativos. Se ha previsto incluir en los contratos de obras la implementación de las medidas de mitigación de los efectos negativos al medio ambiente, así como la plantación de árboles en bancos de materiales después de su explotación. Adicionalmente, las empresas supervisoras de las obras deberán contar con personal especializado en aspectos relacionados con el medio ambiente, manejo de cursos de agua y drenaje superficial y subterráneo y, técnicas anti-erosivas. Durante el primer año el MCTOP deberá implementar un plan de

capacitación para la Unidad Ambiental de la DGC, de acuerdo al resumen ambiental del Proyecto. 6/

- 3.20 El Prestatario tomará medidas para: (i) asegurarse de que los procedimientos de control de calidad ambiental hayan sido aplicados a todos los proyectos incluidos en el Programa, en las distintas fases de planificación y ejecución de las obras; (ii) preservar, mediante medidas de protección específicas aprobadas por el CONAMA, posibles restos arqueológicos y zonas de reserva o ecosistemas frágiles; (iii) que la firma asesora de la CGP cuente con un especialista ambiental para acompañar el proceso de preparación, supervisión y ejecución de proyectos; (iv) presentar en cada reunión de monitoreo, un informe de progreso específicamente dedicado a los aspectos ambientales del Programa con una síntesis de los estudios de impacto ambiental, la aplicación de las medidas mitigadoras, el seguimiento y el monitoreo ambiental de las obras y las actividades de fortalecimiento institucional del MCTOP. El MCTOP durante los primeros 6 meses de vigencia del contrato de préstamo, mostrará evidencia de que la Unidad Ambiental de la DGC, cuenta con el personal profesional apropiado, equipo y recursos financieros para cumplir efectivamente con sus funciones de acuerdo al resumen ambiental.

D. Indicadores de eficiencia

- 3.21 El cumplimiento de los siguientes indicadores de eficiencia, serán revisados anualmente durante las reuniones de monitoreo:

1. Indicadores para el final del primer año de ejecución

- (a) Haber definido las funciones de la DGC y su estructura correspondiente.
- (b) Haber terminado el plan de racionalización de los recursos humanos de la DGC, y su calendario de reducciones anuales. El cumplimiento de dicho calendario será un indicador a ser analizado al final de cada año de ejecución.
- (c) Haber terminado el diseño del sistema de información de la DGC.
- (d) Haber aumentado el porcentaje del monto invertido en mantenimiento por contrato respecto al ejecutado por administración directa por lo menos en las siguientes proporciones. Para el 1er año 60% en mantenimiento por contrato y 40% por administración directa; 2do año 70% y 30%; 3er año 80% y 20%; y 4to año 85% y 15% respectivamente. Este indicador se analizará para los 4 años de ejecución.

6/ Resumen Ambiental del Proyecto disponible en los Archivos Técnicos de la Región II.

- (e) Haber definido el mecanismo de recuperación de costos de mantenimiento y su esquema de implementación.
- (f) Tener definido el sistema de planificación y priorización de proyectos.

2. Indicadores para el final del segundo año de ejecución

- (a) Haber implementado y tener en funcionamiento la nueva estructura de la DGC.
- (b) Haber cumplido con las metas del plan de reducción de personal para el segundo año.
- (c) Tener implementado el sistema de planificación y priorización de proyectos.
- (d) Haber implementado el sistema de información de la DGC.
- (e) Haber definido el plan de capacitación que fortalecerá la nueva estructura de la DGC.
- (f) Haber definido políticas de manejo de recursos humanos.
- (g) Haber definido e implementado los procedimientos globales de control de calidad de obras y servicios.
- (h) Haber iniciado la implementación del sistema de recuperación de costos.
- (i) Haber cumplido con la meta de incremento de mantenimiento por contrato y, reducción de mantenimiento por administración directa.
- (j) Haber reducido el porcentaje de la red vial pavimentada en mal estado del 72%, actualmente, al 65%, al final del segundo año.

3. Indices para los años sucesivos

- (a) Haber cumplido con las metas correspondientes a los incisos 1.(b) y 1.(d).
- (b) Haber reducido el porcentaje de la red vial pavimentada en mal estado del 72%, actualmente, al 51%, al final del 4to año.
- (c) Con respecto a la red vial objeto de mantenimiento: se aumentará el porcentaje mantenido de la red vial no pavimentada a cargo de la DGC en los siguientes porcentajes: actualmente 35%, al término del cuarto año de ejecución 48%.
- (d) Con respecto a la red pavimentada el porcentaje de la red mantenida se incrementará de 45%, actualmente, a 95%, al término del cuarto año.

E. Seguimiento del programa por el Banco

1. Inspección y vigilancia del Banco

- 3.22 La Administración global del Programa estará a cargo de la División FI2. La Representación del Banco en Guatemala estará a cargo de la supervisión permanente del Programa. Adicionalmente, se han previsto reuniones anuales de administración y monitoreo y una revisión integral del Programa a medio término de su ejecución.

2. Reuniones anuales de monitoreo

- 3.23 El Ejecutor, se reunirá con el Banco, anualmente, a partir del primer año de ejecución, a más tardar el 30 de septiembre y durante el plazo de ejecución, para analizar el avance en la implementación del plan de acción y del plan anual de inversión del año anterior. Se revisarán el cumplimiento de metas, objetivos e índices de eficiencia. Se acordarán el plan de inversiones para el año siguiente, precisando las metas a ser logradas, así como las medidas correctivas que puedan requerirse. Finalmente, se acordarán las consultorías adicionales que se necesitarán para cumplir con el plan de acción.
- 3.24 Para ello, se recomienda que el MCTOP se comprometa a presentar anualmente al Banco, por lo menos 15 días hábiles antes de cada reunión, un informe que deberá cubrir además del cumplimiento de los indicadores mencionados en el párrafo 3.15, y en el Anexo II-3 (Marco lógico) los temas indicados en el Anexo III-4, que se encuentra en los archivos técnicos de la Región:

3. Revisión de medio término

- 3.25 Al término de dos años contados a partir de la vigencia del contrato de préstamo, o al comprometerse el 60% de los recursos del préstamo lo que ocurra primero, se requiere una revisión integral del Programa. En caso que el Banco encontrara deficiencias en la ejecución del Programa, el MCTOP deberá presentar al Banco, una propuesta de medidas correctivas con calendario de implementación.

4. Evaluación a posteriori

- 3.26 El Prestatario no consideró necesaria una evaluación ex-post específica, dado que el monitoreo del Programa y la evaluación del cumplimiento de objetivos, será continua como se explica en párrafos 3.22 a 3.25.

F. Otros procedimientos de ejecución

1. Contratación de obras y servicios y adquisición de bienes

- 3.27 No se propone excepción a la política de adquisiciones del Banco. Las adquisiciones de bienes y servicios y las contrataciones de obras de mantenimiento y rehabilitación se llevarán a cabo conforme

a los procedimientos estipulados en el Anexo B del contrato de préstamo. La licitación pública internacional será obligatoria para adquisiciones cuyo valor exceda US\$250.000 para bienes y US\$1.500.000 para obras de construcción. Estos límites se justifican tomando en cuenta que en proyectos similares en el país se presentan concursantes del exterior cuando los montos son superiores a dichos límites. El sistema de precalificación será obligatorio para obras cuyo costo estimado exceda US\$5,0 millones. Las licitaciones de obras y servicios, cuyo financiamiento sea exclusivamente con recursos de contraparte nacional o cuyo monto sea menor a los límites citados anteriormente, se efectuarán en conformidad con los dispositivos legales vigentes en el país, que requiere licitación pública cuando se excede el equivalente de Q900.000 (aproximadamente US\$156.000) y permite licitación privada por valores menores, siendo ésta compatible con los principios básicos requeridos por el Banco.

- 3.28 Las licitaciones para obras de mantenimiento y rehabilitación, en la medida de lo posible, serán agrupadas en paquetes con varios proyectos localizados en la misma región para obtener mejores ofertas económicas. Ver en Anexo II-2, calendario tentativo con fechas aproximadas de las licitaciones para el primer año.

2. Derechos de vía

- 3.29 En los criterios de selección de los proyectos, se exige que, previo a la convocación de cada licitación pública, deberá demostrarse, a satisfacción del Banco, la posesión legal, servidumbres u otros derechos sobre los terrenos en que se ejecutarán las obras del Programa. No se prevén dificultades por tratarse de carreteras y caminos existentes.

3. Anticipo de fondos del préstamo

- 3.30 Dado que será necesario conceder adelantos, a los consultores, contratistas y firmas consultoras, se recomienda que, una vez cumplidas las condiciones previas, y el Gobierno lo solicite, se otorgue un anticipo de 10% del monto del préstamo.

G. Desastres naturales

- 3.31 El territorio de Guatemala está sujeto a movimientos telúricos, e inundaciones difíciles de predecir. El Programa no incluye medidas para reducir los efectos de estos fenómenos, otras que la adquisición de puentes de ensamblaje rápido a ser utilizados en caso de emergencia. En la eventualidad que se presentasen necesidades de obras por desastres naturales, el Prestatario, en consulta con el Banco, decidirá las soluciones a las mismas y éste procederá al apoyo correspondiente de acuerdo a sus políticas en la materia.

H. Auditoría externa

- 3.32 A partir del primer año y durante el período de ejecución, los estados financieros del Programa deberán presentarse al Banco; dictaminados por auditores independiente de acuerdo con los procedimientos establecidos por el Banco sobre la materia.

IV. JUSTIFICACION DEL PROGRAMA

A. Justificación general

- 4.1 El Programa tendrá un impacto positivo al mejorar la eficiencia económica del país con las siguientes acciones: modernizando la capacidad del MCTOP para administrar la red vial y controlar daños en el medio ambiente; mejorando la eficiencia del uso de los recursos financieros; reduciendo la proporción de las rutas en mal estado del 72% a 58%; reduciendo en 25% el costo de operación y mantenimiento de los vehículos que la circulan; mejorando el valor de la producción; y poniendo en práctica un sistema sostenible y eficiente de recuperación de costos en las actividades de mantenimiento. Asimismo, se prevé elevar el nivel de vida de la población rural en la región deprimida, de los Departamentos de El Quiché y Huehuetenango, al proveer una mejor comunicación terrestre, facilitando la comercialización de sus productos, reduciendo sus costos operativos y posibilitando el acceso a servicios sociales y agropecuarios.

B. Factibilidad técnica

- 4.2 El análisis del Programa permite concluir que el mismo representa una solución factible desde los puntos de vista técnico y operativo. Las consideraciones que se presentan a continuación se relacionan con dichas conclusiones:
- a. En el diseño del Programa se aplicaron normas y métodos adecuados, consistentes con prácticas aceptables de ingeniería y con los volúmenes actuales y proyectados de tránsito.
 - b. Las obras civiles se ejecutarán sobre la base de contratos adjudicados a partir de ofertas y procedimientos acordes a los procedimientos y normas del Banco sobre contratación de obras.
 - c. No será necesario emplear métodos complejos en la rehabilitación/construcción y, por lo tanto, no se anticipan problemas técnicos que pudieran afectar negativamente la ejecución oportuna del Programa.

C. Viabilidad institucional

- 4.3 Para el diseño del esquema institucional para la ejecución del Programa, se han tomado en consideración: las lecciones aprendidas en la ejecución de los préstamos anteriores; los apoyos institucionales que el Programa requerirá y; una visión realista de la situación actual del MCTOP, en su proceso de reestructuración. Con el fin de evitar que el estado de transición institucional de la DGC afecte negativamente la ejecución del Programa y su exceso de burocracia cause demoras y debilidades operativas innecesarias, se acordó que la coordinación a nivel MCTOP/DGC se llevaría en la

CGP que cuenta con la experiencia satisfactoria de la ejecución del préstamo BIRF-3002-GU.

4.4 La experiencia de la CGP en su rol como ente coordinador ha sido muy satisfactoria, cuenta con personal calificado, equipo, instalaciones y sistemas funcionando adecuadamente. La CGP fue creada y equipada para la coordinación del préstamo BIRF-3002-GU el que se encuentra en etapa avanzada de ejecución. Asimismo, para la Administración del Proyecto "Project Management" se acordó contratar los servicios de una firma consultora que se encargaría de la administración técnica y financiera de la ejecución del Programa. De esta forma, se puede afirmar que a pesar de las debilidades operativas temporales del MCTOP, ocasionadas por su proceso de reorganización, existirán las condiciones institucionales y administrativas para que la ejecución del proyecto se conduzca en forma satisfactoria. Finalmente, su modalidad de ejecución de programa plurianual, y demás procedimientos de monitoreo, nos identificarán cualquier debilidad institucional ocurrida, y permitirá realizar cualquier ajuste que resulte necesario durante el periodo de ejecución.

4.5 Uno de los factores que podrían afectar la viabilidad del componente de rehabilitación de caminos rurales en los departamentos de El Quiché y Huehuetenango, sería en la eventualidad que fracasaran los acuerdos de paz en negociación y se agravara el conflicto, afectando el acceso y la seguridad de los contratistas que trabajan en la zona. Este riesgo será reevaluado anualmente, en las reuniones de monitoreo, a fin de asegurar el cumplimiento de objetivos y el uso adecuado de los recursos de este componente, el cual fue diseñado como un apoyo al proceso de paz, concentrando sus acciones en las áreas más pobres de dichos departamentos

D. Viabilidad financiera

4.6 En el Anexo IV-1 (que se encuentra en los archivos técnicos de la Región) se presenta las proyecciones financieras de la DGC para el periodo 1993-1999. Incluyen dos años reales (1993-1994) un año con su asignación presupuestaria (1995) y a partir del año 1996, se proyecta incluyendo el plan de inversiones acordado con el Banco para el Programa, y los costos administrativos y operativos tomando en consideración la reducción de personal prevista y el inicio del programa de recuperación de costos. Las inversiones proyectadas promedio en el periodo 1996-1999 son de aproximadamente US\$147.0 millones anuales. Los gastos de personal se reducen de US\$6,7 millones en el año 1993 a US\$3,1 millones en el año 1999. Del total de gastos de funcionamiento en el año 1993 US\$11,3 millones se reducen a US\$5,3 millones en el año 1999.

4.7 El nivel promedio de gastos totales de la DGC es del orden de US\$153,1 millones, para un promedio en inversiones de US\$147,0 millones, comparado con el promedio histórico 1993-1995 de US\$84,6 millones. Este incremento está explicado básicamente por las obras de construcción y rehabilitación que se emprenderán en los próximos

años con financiamiento externo proveniente del BM, OPEP, BCIE y el Banco, el cual asciende a US\$266,2 millones para el periodo de 4 años. El financiamiento de las obras con recursos externos, que en el periodo histórico analizado representó el 34% del total de las inversiones, aumentará significativamente, llegando a representar el 45%. El financiamiento del plan de inversiones proyectado es factible, tomando en cuenta que las fuentes de financiamiento están en su mayoría aprobadas o en ejecución.

E. Factibilidad económica

- 4.8 Se evaluó la factibilidad económica de los proyectos propuestos para el primer año del Programa. Los proyectos de rehabilitación de la red nacional han sido analizados y priorizados como resultado de simulaciones usando el modelo HDM III. Los proyectos del primer año incluyen el proyecto carretera CA-10 y el proyecto Los Encuentros-Cuatro Caminos. También incluyen (por lo menos uno de) los proyectos CA-2 Occidente entre Escuintla y Popoya y CA-9 Sur entre Guatemala y Palín. Se propone también comenzar un programa de mejoras en los caminos rurales de la Zonapaz durante el primer año.

1. Metodología

- 4.9 Los beneficios económicos considerados para los proyectos de rehabilitación de estas carreteras incluyen la reducción del costo de operación de vehículos y su tiempo de viaje. También se tomaron en cuenta los beneficios significativos relacionados a los costos futuros de mantenimiento. Se cuantificaron los beneficios relacionados al crecimiento normal del tránsito, pero también se efectuaron sensibilidades tomando en cuenta estimaciones del tránsito generado por la reducción de estos costos. Las tasas de crecimiento del tránsito de las obras han sido estimadas conservadoramente entre 2% y 6,5% por año, y hasta 10% por año incorporando el tránsito generado. El Programa incluye componentes generales para mejorar la señalización y seguridad vial y para controlar los daños a los pavimentos causados por cargos excesivos. Se incluyen en los costos económicos de las obras del primer año los de rehabilitación de puentes y mejoras en señalización y seguridad vial, pero no se cuantificaron los beneficios adicionales correspondientes (aumento de la capacidad de las carreteras, tránsito por camión más eficiente, reducción de accidentes), otro aspecto conservador del análisis.
- 4.10 Para el programa de rehabilitación de caminos de la Zonapaz (zona que incluye los Departamentos de El Quiché, Huehuetenango, y Alta y Baja Verapaz) se evaluó el valor neto incremental de la producción agrícola estimulado por las mejoras en el acceso vial para comercializar estos productos, basado en las características de obras típicas en esta parte del país. El programa vial facilitará el desarrollo de la agricultura comercial porque reducirá los costos de transporte, aumentará el acceso a mejores tecnologías de producción y reducirá las pérdidas de productos. La estimación de

estos beneficios se basó en información sobre la producción agrícola actual y encuestas socioeconómicas y demográficas en las zonas de influencia de las obras, complementado por estudios del impacto económico de proyectos pasados de desarrollo en estos departamentos.

2. Resultados

- 4.11 Los resultados del análisis económico se resumen en el siguiente cuadro (valores de 1994):

OBRAS DE REHABILITACION Y MEJORAS ESTIMACION DE TIRE, VAN Y SENSIBILIDAD						
OBRA	LONG. (km)	COSTO (\$/miles)	TIRE (%)	VAN (\$/miles)	SENSIBILIDAD (VAN) \$/miles	
					+20% COSTOS	-20% BENEFICIOS
Los Encuentros 4 Caminos	61,6	9.345	30,8	10.797	9.484	7.466
CA-10	87,4	16.503	57,2	30.375	26.893	17.502
Zonapaz - a.	90,5	8.123	24,8	6.271	3.359	2.104
Zonapaz - b.	36,0	965	39,2	1.695	1.241	902

- 4.12 Los proyectos de rehabilitación de carreteras muestran una alta rentabilidad económica. También se analizó la justificación económica de cada tramo de estas obras, confirmando su rentabilidad. En el caso del Link 4 de la carretera CA-10, se confirmó la rentabilidad económica tomando en cuenta la reducción del costo de mantenimiento futuro específicamente relacionada a la resolución del grave problema actual de drenaje en una parte de este tramo.
- 4.13 Los proyectos típicos de mejoras de caminos rurales en la Zonapaz también indican un alto nivel de rentabilidad para esta parte del programa del primer año.

3. Análisis de sensibilidad

- 4.14 Se analizó la sensibilidad de estos resultados en relación a cambios en los determinantes significativos de los costos y beneficios. La justificación económica de todas estas obras se mantiene frente a un aumento de 20% en el costo de inversión. Reduciendo los beneficios en 20% suponiendo un crecimiento más lento del tránsito, incluyendo la eliminación de cualquier consideración de tránsito generado, también mantiene un VAN claramente positivo para estas obras.
- 4.15 Para el componente de caminos rurales, se investigó la sensibilidad de los resultados en relación a variaciones de 20% en los costos de

inversión y los beneficios relacionados al estímulo a la producción agrícola. La justificación económica de estas obras se mantiene como se indica en el cuadro anterior. También es importante tomar en cuenta que las mejoras del acceso vial generarán beneficios adicionales no cuantificados relacionados al costo de transporte, el estímulo económico a actividades no agrícolas y el aumento en la disponibilidad y la reducción del costo de los servicios de salud, educación, etc. Estos beneficios adicionales fortalecerán la justificación económica del programa.

4. Impacto distributivo

- 4.16 Como el Programa es un proyecto de reforma, aumento de la eficiencia, y rehabilitación del sistema vial nacional, no califica como inversión explícitamente orientada a aliviar la pobreza: la mayoría de los beneficiarios directos no pertenecen al sector de bajo ingreso, basado en la línea de pobreza estimada para el país.
- 4.17 La parte del Programa para mejorar los caminos rurales de los departamentos de El Quiché y Huehuetenango, contribuirá al proceso de paz de Guatemala, que beneficiará especialmente a la población pobre de estas zonas. Aunque la mayoría de los beneficiarios del Programa en estas áreas pertenecen al sector de bajo ingreso (pequeños cultivadores, transportistas locales), la posibilidad existe de que un porcentaje significativo de los beneficios directos generados por las obras sea captado por transportistas mayores.

F. Impacto ambiental

- 4.18 En reunión del 7 de diciembre de 1993, el Comité de Medio Ambiente clasificó la operación en la Categoría Ambiental III y el Resumen Ambiental correspondiente se aprobó en la reunión del 1 de agosto de 1995..
- 4.19 El Programa está dirigido a carreteras inter-urbanas y caminos rurales ya existentes que fueron construidos hace 10 a 30 años en áreas de producción agrícolas con patrones de uso de la tierra ya consolidados. Los estudios económicos realizados concluyeron que solamente en casos puntuales se cuenta con planes para la intensificación de los procesos productivos. Dado que el Programa pretende mejorar el acceso a áreas de producción agrícolas ya consolidadas y no considera la apertura de nuevas vías, los efectos ambientales serán positivos o de baja magnitud e intensidad. El componente de mantenimiento rutinario y periódico no produce impactos ambientales significativos.
- 4.20 Los movimientos de tierra que conllevan las obras de rehabilitación significarán impactos directos menores en distancias de entre 10 a 30 metros a ambos lados del camino. No se prevé la afectación de los cursos y cuerpos de agua. Este tipo de impactos son mitigables con técnicas conocidas, relativamente sencillas y económicas.

- 4.21 Los estudios ambientales que se llevaron a cabo permitieron identificar los posibles impactos ambientales negativos y contienen las recomendaciones sobre las medidas preventivas y de mitigación a adoptar. Estas recomendaciones han sido incorporadas en los diseños y especificaciones técnicas de los proyectos del primer año y han sido incorporadas como criterio de elegibilidad para los demás proyectos que conformarán los programas de inversión de los años sucesivos. Siguiendo las recomendaciones de los estudios ambientales el Programa también incluye, como parte del fortalecimiento institucional del MCTOP, una asistencia técnica a fin de fortalecer dentro de la DGC la unidad ambiental y mejorar los procedimientos de control y calidad en esta materia.

DESCRIPCION DEL PLAN DE ACCION

Antecedentes. El Gobierno de Guatemala inició en el año 1994 acciones dirigidas a: racionalizar el aparato burocrático del MCTOP, aumentar la eficiencia del gasto en inversiones de rehabilitación y mantenimiento vial, y modificar las funciones del MCTOP definiendo su nuevo rol como un ente planificador y regulador del sector transportes y suprimir gradualmente sus funciones de ejecutor directo.

Resultados obtenidos. A principios del año 1994 el MCTOP implantó un plan de retiro voluntario a través del cual se acogieron más de 2,000 empleados en un término de 2 años, este programa se mantendrá con ciertos ajustes, para hacerlo mas atractivo a empleados jornaleros; El MCTOP implantó un Programa piloto para ejecutar el mantenimiento vial a través de contratos con empresas privadas, el éxito de este Programa ha sido muy positivo, se ha logrado una cobertura del 35% de la red vial pavimentada. Con éste sistema, se ha elevado el número de empresas existentes para efectuar el mantenimiento por contrato y ha permitido que esta unidad se concentre más en el monitoreo y supervisión de la calidad de los servicios. Se espera que con el incremento de empresas contratistas se pueda llegar a niveles de un 50% de ahorro en el costo de mantenimiento lo que contribuiría sustancialmente a la efectividad del gasto público en el sector. Se contrató los servicios de una firma consultora internacional para elaborar el Plan maestro del sector transporte, el cual estará terminado en el mes de octubre de 1995, y definirá concretamente las funciones del MCTOP y la DGC, así como acciones complementarias que deberán llevarse a cabo para la modernización de la administración vial y la planificación estratégica de las inversiones del sector.

Plan de Acción. Existen los estudios e información suficiente para la elaboración del Plan de Acción a ser presentado por el Gobierno. Como se mencionó anteriormente en el párrafo 1.22, este plan cubrirá las siguientes acciones principales:

- (a) Para asegurar los recursos para el mantenimiento vial:
 - definir el sistema de recuperación de costos, en función de la creación de un fondo alimentado por ingresos fiscales, provenientes de impuestos cobrados directa o indirectamente a los usuarios de la infraestructura vial, y su calendario de implementación; proyectar los niveles de ingresos a ser alcanzados con este sistema;
 - definir la política de concesiones viales para la programación de acciones a ser tomadas en esta materia.
- (b) Para optimizar el uso de los recursos públicos en las inversiones en la red vial:
 - definir el calendario de transferencia del sistema de mantenimiento por administración directa al mantenimiento por contrato con empresas privadas hasta llegar a los índices deseables; se espera que dentro de un plazo de cuatro años, se privatizará mas del 95% del mantenimiento vial;
 - implementar medidas específicas de apoyo a la creación de empresas privadas de mantenimiento vial;

- definir el plan de reducción del personal de la DGC incluyendo un plan de reconversión laboral; se espera que dentro del mismo plazo, se reducirá el personal de la DGC sustancialmente;
- implantar un sistema de planificación y priorización de inversiones de la DGC, utilizando modelos modernos como el modelo HDM-III o similares;
- proyectar los ahorros en recursos financieros que llevará la implantación de estos sistemas (a y b).

(c) Para implementar el nuevo papel y estructura de la DGC:
tareas generales

- definir específicamente las funciones de ente planificador y regulador del MCTOP y de la DGC, y su calendario de implementación;
- definir e implementar sistemas de información;
- mejorar y simplificar los procesos de licitación, contratación y administración de contratos, especialmente a fin de desarrollar procedimientos transparentes de contratación;
- desarrollar procedimientos de control de calidad, para la ejecución de estudios, obras y supervisión, así como para todas las tareas administrativas, que sean de programación, contabilidad, gestión presupuestaria, sistema de pagos o auditoría interna;
- definir las acciones encaminadas a la descentralización de la administración vial; clarificar las responsabilidades de los órganos nacionales y municipales para el mantenimiento de las carreteras, en tramos urbanos.

tareas específicas

- fortalecer la División de Control de Pesos y Dimensiones de la DGC, actualizar el reglamento de Pesos y Dimensiones, implementar el sistema con actualización de multas a fin de que sean utilizadas para financiar la sostenibilidad del control de pesos y el rol policial en el mismo;
- fortalecer la Unidad Ambiental de la División de Planeamiento de la DGC para permitirle realizar un control efectivo del impacto ambiental de las obras de infraestructura vial, y revisar la reglamentación de la Ley del Medio Ambiente para el subsector;
- proponer acciones a fin de mejorar la seguridad de las personas en tramos urbanos pertenecientes a la red vial principal;
- revisar las regulaciones del transporte de autobuses interurbanos con vistas a estimular la competencia y mejorar la calidad del servicio.

(d) Para facilitar el desarrollo del nuevo rol de la DGC:

- definir e implementar una política de manejo de los recursos humanos privilegiando las calificaciones y el mérito, y redefinir las escalas de sueldos;
- una vez que el MCTOP se encuentre en una etapa avanzada de su reorganización, definir e implementar un plan de capacitación del personal de la DGC en las áreas técnicas y administrativas correspondientes a su nuevo papel.

PRÉSTAMO GU-0017
PLAN DE ACCIÓN
PROPUESTA DE PERFIL

	Descripción de la acción	Fecha anticipada de culminación	Indicador (meta a ser lograda)	Presupuesto requerido
a.	Acciones a ser tomadas para asegurar los recursos para el mantenimiento vial			
a.1	Definir el sistema de recuperación de costos, en función de la creación de un fondo alimentado por ingresos provenientes de cargos cobrados directa o indirectamente a los usuarios de la infraestructura vial (sobrecargos, tarifas, peajes).		porcentaje de la red vial mantenido con financiamiento del Fondo:	(a.1.3.) US\$ ---,---
a.1.1.	Acordar con el Banco los términos de referencia.	15 Octubre 1995	1997 = 20 % <u>a ser confirmado:</u>	xxx
a.1.2.	Contratar una firma especializada.	15 Julio 1996	1998 = 40 % 1999 = 60 %	xxx
a.1.3.	Llevar a cabo el estudio (que determinará el sistema a ser establecido, el calendario de implementación, y las proyecciones de los niveles de ingresos a ser alcanzados).	15 Octubre 1996	2000 = 80 %	US\$ ---,---
a.1.4.	Implementar la opción retenida: establecer el Fondo Vial y llevar a cabo los cambios necesarios en la legislación.	01 Enero 1997		xxx
a.2.	Definir la política de concesiones viales para la programación de acciones a ser tomadas en esta materia.		número de kilómetros de carretera concesionada en: 1996 = 300 km <u>a definir por el MCTOP:</u>	xxx
a.2.1.	Detallar los logros del estudio de Transroute. Presentar el plan de acción para la implementación de la política de concesión indicando los tramos que se pueden concesionar así como el cronograma.	Octubre 1995 (está siendo hecho por la firma Transroute)	1997 = 1998 = 1999 = 2000 =	xxx
a.2.2.	Precisar. Proyectar los recursos que se pueden esperar de estas concesiones o los ahorros que resultarán para el presupuesto de mantenimiento durante la duración de la concesión.	Enero 1996		xxx

b. Acciones a ser tomadas para optimizar el uso de los recursos públicos en las inversiones en la red vial				
b.1.	Implementar medidas específicas de apoyo a la creación de empresas privadas de mantenimiento vial.			
b.1.1.	Definir el plan de acción para apoyar a la creación de empresas privadas de mantenimiento vial en los campos: financiero; fiscal; y de capacitación.			
b.2.	Portalecer la unidad de coordinación del programa de mantenimiento por contrato.		Número de contratos tratados por la UMC	(b.2.3.) US\$ ---,---
b.2.1.	Finalizar los términos de referencia.	Noviembre 1995		xxx
b.2.2.	Contratar una firma consultora.	Junio 1996		xxx
b.2.3.	Llevar a cabo el estudio.	Septiembre 1996		US\$ ---,---
b.2.4.	Implementar las acciones propuestas en las áreas técnicas, de contabilidad, de sistemas de información, de programación.	Noviembre 1996		xxx
b.3.	Detallar el proceso de privatización. En relación con el plan de restructuración de la DGC, definir las metas a ser logradas en términos de privatización del mantenimiento y el calendario de transferencia del sistema de mantenimiento al por contrato con empresas privadas hasta llegar a los índices deseables.		- número de empresas nuevas - número de empleos en la División de Mantenimiento: 1996 = 1997 = 1998 = 1999 = 2000 = - número de empleos en la DGC - porcentaje del mantenimiento por contrato (en términos financieros) 1996 = 75 % 1997 = 75 % 1998 = 80 % 1999 = 85 % 2000 = 85 %	xxx
b.3.1.	Definir el plan de reducción del personal de la DM y el plan de reconversión laboral correspondiente.	Noviembre 1995		
b.3.2.	Definir el plan de reducción del personal de la DGC y el plan de reconversión correspondiente.	Noviembre 1995		
b.3.3.	Definir las metas a ser logradas en materia de transferencia del mantenimiento al sector privado.	Noviembre 1995		

b.4.	Implantar un sistema de planificación y priorización de inversiones de la DGC, utilizando modelos como HDM III.	Junio 1996		
b.5.	<u>Precisar (ver el informe final de Gestión Empresarial).</u> Definir el plan financiero general de mantenimiento anual precisando: - las necesidades para atender toda la red vial; - los recursos que se esperan del Fondo Vial; - los porcentajes de la red que se pueden atender;	Noviembre 1996	porcentaje de la red mantenido	
c. Acciones a ser tomadas para implementar el nuevo papel y estructura de la D.G.C.				
c.1.	<u>Precisar.</u> Definir específicamente las funciones de ente planificador y regulador del MCTOP y de la DGC, así como el calendario de implementación.	Diciembre 1995		xxx
c.2.	<u>Precisar.</u> Definir o implementar sistemas de información.	Diciembre 1995		asistencia técnica US\$ ---,---
c.3.	Mejorar y simplificar los procesos internos de licitación, contratación y administración de contratos, especialmente a fin de desarrollar procedimientos transparentes de contratación.	Junio 1996		asistencia técnica US\$ ---,---
c.4.	Desarrollar procedimientos de control de calidad, para la ejecución de estudios, obras y supervisión; así como para todas las tareas administrativas, que sean de programación, contabilidad, gestión presupuestaria, sistema de pagos o auditoría interna.	Septiembre 1996		asistencia técnica US\$ ---,---
c.5.	<u>Precisar.</u> Definir las acciones encaminadas a la descentralización de la administración vial; clarificar las responsabilidades de los órganos nacionales y municipales para el mantenimiento de las carreteras, en tramos urbanos.	Noviembre 1995		xxx
c.6.	<u>Precisar.</u> Fortalecer la División de Control de Pesos y Dimensiones de la DGC, actualizar el reglamento de Pesos y Dimensiones, implementar el sistema con actualización de multas a fin de que sean utilizadas para financiar la sostenibilidad del control de pesos y el rol policial en el mismo.	Plan de acción listo Implementación a hacerse de Enero a Junio 1996		estudio no necesario US\$ ---,---
c.7.	<u>Precisar.</u> Fortalecer la Unidad Ambiental de la División de Planeamiento de la DGC para permitirle realizar un control efectivo del impacto ambiental de las obras de infraestructura vial, y revisar la reglamentación de la Ley del Medio Ambiente para el subsector.	Plan de acción listo Implementación a hacerse de Enero a Junio 1996		US\$ ---,---

ANEXO II-1
Página 6 de 6

c.8.	<u>Precisar.</u> Proponer acciones a fin de mejorar la seguridad de las personas en tramos urbanos pertenecientes a la red vial principal.	Noviembre 1995		xxx
d. Acciones a ser tomadas para facilitar el desarrollo del nuevo rol de la DGC				
d.1	<u>Precisar (en relación con lo que se está haciendo al nivel del Servicio Civil).</u> Definir e implementar una política de manejo de los recursos humanos privilegiando las calificaciones y el mérito, y redefinir las escalas de sueldos.	Noviembre 1995		xxx
d.2	<u>Precisar.</u> Definir e implementar un plan de capacitación del personal de la DGC en las áreas técnicas y administrativas correspondientes al nuevo papel de la DGC.	Definición: en proceso Implementación: después de la reorganización		US\$ __, __

Calendario tentativo de finalización del plan

- acuerdo sobre la estructura del plan y el marco de las reformas:
15 Agosto 1995
- sumisión del perfil detallado:
15 Septiembre 1995
- sumisión del plan de acción finalizado:

PLAN DE ADQUISICIONES PARA EL PROGRAMA DE INVERSIÓN DEL PRIMER AÑO

Principales Adquisiciones del Proyecto	Financiamiento			Método (LPI u otro)	Precalificación (Sí/No)	Fecha estimada de publicación del AEA
	BID	Otros	Local			Semestre/año
Descripción Número de lotes Valor total US\$ millones	Rehabilitación de la Carretera CA 10 (Río Mondo-Agua Caliente) 97,4 km 1 19,4			LPI	Sí	1/1996
Descripción Número de lotes Valor total US\$ millones	Rehabilitación de la Carretera CA 2 Occ. (Escuintla/ Popoya) - 40 km 1 5,5			LPI	Sí	2/1996
Descripción Número de lotes Valor total US\$ millones	Rehabilitación de la Carretera CA 9 Sur - 48 km (Guatemala/Palín) 1 19,0			LPI	Sí	2/1996
Descripción Número de lotes Valor total US\$ millones	Rehabilitación de la Carretera CA 1 (Los Encuentros/4 Caminos) - 61,6 km 1 11,0			LPI	Sí	2/1996
Descripción Valor total US\$ millones	Administración técnico-financiera del Programa (Project Management) entre 1,2 y 1,8			LPI	Sí	1/1996

Descripción	<ul style="list-style-type: none"> • Estudio de alternativas de financiamiento para el mantenimiento vial • Estudio para el fortalecimiento de la planificación vial y sistema de control de pesos • Revisión y actualización del libro de Especificaciones Generales para Construcción de Carreteras y Puentes • Estudio para el desarrollo y la incorporación de nuevas tecnologías en la construcción de carreteras 			LPI	SI	1 y 2/1996
Valor total US\$ millones	Alrededor de 1,5					
Montos límites para LPI: Bienes: US\$ 250.000 Obras: US\$1.500.000						

Nota: El plan de adquisiciones para los años siguientes no se puede confirmar ya que el Programa es un time-slice y las obras y los estudios a realizarse se decidirán cada año. No obstante, se puede prever que, de los US\$150 millones del préstamo del Banco, alrededor de 50% serán dedicados a obras de rehabilitación de carreteras, alrededor de 3% a equipos (puentes de ensamblaje rápido, estaciones de control de peso, computadoras), y alrededor de 8% a estudios institucionales, que se contratarán via LPI. El resto (39%) corresponde a los gastos financieros y a estudios u obras que no se contratarán via LPI sino via licitación nacional debido a su monto total.

GUATEMALA, GU-0017

MARCO LÓGICO

OBJETIVOS	PUNTOS DE REFERENCIA 1/	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	HIPÓTESIS
PROPÓSITO			
Promover el desarrollo de la economía del país mediante el mejoramiento del transporte vial.	- Indicar metas de progreso razonable como resultado de la ejecución de las inversiones prioritarias en el sistema vial, en base a una tasa de rendimiento económico.	- Estadísticas nacionales sobre el transporte. - Informe de terminación del proyecto.	Estabilidad global en el país: a nivel político (firma de los acuerdos de paz antes de finales de 1995) y a nivel económico (controlada la situación fiscal).
OBJETIVOS			
1. Promover una reforma profundizada del subsector vial.	1. Nivel alcanzado por los objetivos que figuran en el plan de acción.	1&2 Informes anuales y reuniones de seguimiento. - Examen a mediados del programa. - Informe de terminación del proyecto.	El próximo gobierno confirma su compromiso político en lo que respecta al programa de reformas del subsector vial.
2. Proseguir los esfuerzos de rehabilitación de la red ya iniciados.	2. La proporción de la red pavimentada en malas condiciones deberá disminuir de 72% (actual) a 65% en dos años, y a 51% al final del programa.	2. Para el año 2000 se realizará un nuevo estudio sobre la condición de la red.	
	3. El porcentaje de la red que cuenta con un mantenimiento adecuado deberá aumentar de 30% (actual) a 90% al final del programa.		

1/ En la medida de lo posible, se han seleccionado puntos de referencia cuantitativos. Cuando los puntos de referencia son fechas (en vez de cifras), las fechas precisas deberán convenirse con el gobierno durante la negociación del préstamo. En esa misma etapa también se cuantificarán con el gobierno algunos puntos de referencia en cifras. Se indican en este cuadro.

OBJETIVOS	FUENTES DE REFERENCIA 1/	MEIOS DE VERIFICACIÓN	HIPÓTESIS
PRODUCTO			
11. Creación de mecanismos sostenibles de recuperación de costos para financiar el mantenimiento vial.	11. Fecha de la creación del fondo vial. - El dinero recaudado anualmente para el fondo excederá los US\$60 millones cuando concluya el programa.	11. Informe anual y reunión de seguimiento.	11. El gobierno ha demostrado la voluntad política de recaudar el equivalente a un impuesto adicional sobre la gasolina 3/.
12. Privatización del mantenimiento vial.	12. El porcentaje del mantenimiento transferido al sector privado alcanzará un nivel de 60% después de dos años, y de 90% cuando concluya el programa.		12. El gobierno demuestra la voluntad política de reducir el personal de la División de Mantenimiento de la DGC.
13. Definición de los nuevos mandatos de la DGC, y ejecución de su estructura nueva.	13. Se definen los puntos de referencia en el plan de acción.		
14. Formulación de nuevas políticas de gestión de los recursos humanos.	14. Se definen los puntos de referencia en el plan de acción.		14. El gobierno emprende una modernización del programa estatal a fin de renovar completamente la administración pública.
21. Rehabilitación de 250 km de carreteras pavimentadas y no pavimentadas.	21. Todos los proyectos del primer año se habrán completado en un 100% para el 1 de enero de 1998. - 250 km rehabilitados para el 1 de enero del año 2000.	21. Informe anual y reunión de supervisión. - Informes mensuales de la CGP.	21. La unidad ejecutora (CGP) disfruta de autonomía (y continuidad) durante el período de transición correspondiente a la reorganización de la DGC.
22. Mantenimiento de 70% de la red vial pavimentada y de 50% de la no pavimentada durante un período de cuatro años.	22. Las asignaciones presupuestarias para el mantenimiento permanecerán en un nivel de más de US\$39,2 millones durante los cuatro años del programa 2/.		

2/ Esta cifra no toma en cuenta el rendimiento de una tarifa adicional sobre la gasolina para el fondo vial (véase el anexo IV-2), sino refleja solamente el compromiso del gobierno de mantener su participación actual en el mantenimiento vial.

3/ De hecho, no es un impuesto sino más bien una tarifa o un cargo a los usuarios (véase el anexo IV-2).

OBJETIVOS	PUNTOS DE REFERENCIA 1/	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	HIPÓTESIS
23. Adquisición de varios equipos (control de peso, puentes de ensamble rápido) destinados a realzar la confiabilidad de la red.	23. Se realizarán todas las inversiones para el 1 de enero del año 2000.		
24. Rehabilitación de 830 km de caminos rurales en los departamentos de El Quiché y Huehuetenango, MCTOP.	24. Rehabilitación de 830 km para el 1 de enero del año 2000.		
ACTIVIDADES			
111. Contratar a un consultor para que lleve a cabo un estudio sobre la recuperación de costos.	111. Fecha de la firma del contrato.	1. Conversaciones continuas con el Ministerio. - Informes anuales y reuniones de seguimiento. - Examen a mediodos del programa.	1. El gobierno mantiene su voluntad política de proceder con las reformas. - Existe una continuidad en el nivel gerencial de la DGC durante todo el proceso de la reforma. - El gobierno logra incorporar a los sindicatos.
112. Poner en práctica la solución propuesta por el estudio.	112. Fecha de la creación del Fondo.		
121. Reducir gradualmente el personal de la División de Mantenimiento de la DGC.	121. Nivel de reducción de personal de la División de Mantenimiento (se cuantificará durante la negociación del préstamo).		
122. Fortalecer y desarrollar el sector privado.			
123. Fortalecer la Unidad de Mantenimiento por Contrato (UMC).			
131. Convenir en las nuevas funciones de la DGC.	131. Fecha de emisión del decreto presidencial que modificará las funciones de la DGC.		
132. Definir y ejecutar la nueva estructura de la DGC.	132. Fecha en que se ejecutará la nueva estructura.		

OBJETIVOS	PUNTOS DE REFERENCIA 1/	MEIOS DE VERIFICACIÓN	HIPÓTESIS
133. Fortalecer las capacidades de la DGC en una serie de ámbitos (incluida la evaluación ambiental y el control de pesos).			
141. Definir un programa de reconversión laboral.	141. Nivel de la reducción del personal de la DGC (se cuantificará durante la negociación del préstamo).		
142. Definir y poner en marcha nuevas condiciones y procedimientos para el personal (contratación, ascensos...).	142. Fecha en que se aplicarán los nuevos procedimientos.		
<p>2. Contratar las empresas consultoras y los contratistas que se requieran.</p> <p>- Acelerar los procedimientos de pago.</p> <p>- Llevar a cabo actividades de supervisión.</p>	<p>2. Fecha de la firma de los contratos.</p> <p>- Número de días entre la solicitud del pago y la fecha en que se realiza el pago.</p>	<p>2. Informes mensuales de la CGP.</p> <p>- Informes anuales y reuniones de seguimiento.</p> <p>- Examen a mediados del programa.</p>	<p>2. La unidad ejecutora (CGP) disfruta de autonomía (y continuidad) durante el período de transición correspondiente a la reorganización de la DGC.</p> <p>- La CGP recibe el respaldo adecuado de las divisiones técnica y administrativa de la DGC.</p>

ANÁLISIS INSTITUCIONAL Y FINANCIERO

A. Análisis institucional

1. Estructura orgánica del Ejecutor

- 1 Hasta el año 1993 la organización de la DGC respondía a las disposiciones de su creación y reglamentos orientados a ejecutar obras de mantenimiento vial exclusivamente por administración directa. La actual administración considera que dichas funciones provocaron una estructura sobredimensionada de sus recursos humanos, inventario de maquinaria y una excesiva centralización en la toma de decisiones, con alto grado de ineficiencia en el manejo de los recursos humanos y materiales, demoras en la ejecución de proyectos y debilidades en la planificación de obras. Se han decidido subsanar dichas deficiencias, reestructurando la organización del MCTOP y en especial la DGC; estas acciones se iniciaron a partir de 1994. Al final de este anexo se puede observar la estructura actual y la propuesta para del MCTOP y de la DGC. Se elaboró un árbol de objetivos para visualizar las soluciones a la problemática del sector que aparece al final de este anexo
- 2 Los aspectos más relevantes de la reestructuración de la DGC son: una drástica reducción de su personal; la transferencia gradual de la ejecución del mantenimiento vial por administración directa, a mantenimiento a través de mantenimiento por contrato con empresas privadas; y el fortalecimiento de la estructura de la DGC en su rol de ente planificador, administrador, regulador, supervisor y contralor de las acciones y servicios del sector.
- 3 La DGC, a la fecha, no puede dar el apoyo logístico y de personal al Programa, debido a que se encuentra en una situación débil y de inestabilidad operativa, como consecuencia del proceso de transición organizacional y al escaso personal calificado en su planta, como consecuencia del programa de retiro voluntario, implementado por políticas ministeriales con el fin de reducir el aparato burocrático.
- 4 Por la importancia del Programa para el sector y evitar que las debilidades identificadas y el proceso de reestructuración de la DGC lo afecte negativamente, se acordó concentrar la coordinación de la ejecución del Programa en la Coordinadora General de Programas (CGP), ubicada dentro de la estructura orgánica de la DGC, pero con adecuado nivel de autonomía operativa. Para la administración técnica y financiera "Project Management" de la ejecución de los subprogramas, se contratará una firma consultora que dependerá directamente de la CGP.
- 5 La CGP cuenta con siete empleados profesionales y dos secretarías. El personal profesional que integra la Unidad CGP se considera idóneo y ha sido contratado a través de una modalidad de la Ley Orgánica de

Presupuesto la cual permite otorgar un salario comparable al sector privado. La CGP cuenta con dos años de experiencia en la ejecución del préstamo BIRF-3002-GU, y su desempeño ha sido satisfactorio, cuenta con las instalaciones, equipo de oficina, computación y vehículos para la supervisión de obras financiados por el Banco Mundial. No se considera necesario a corto plazo apoyo adicional en equipo o personal para la coordinación del Programa bajo estudio, sin embargo se podrá incluir capacitación o consultorías temporales a partir del segundo año de ejecución.

2. Reformas del sector

- 6 Con el fin de solucionar las debilidades del MCTOP y la DGC, se tiene bajo preparación un estudio de Plan Maestro del sector financiado por el Banco Mundial y se han realizado otros estudios de modernización del MCTOP que incluyen diversas propuestas de reforma. Con recursos del Préstamo BIRF-3002-GU, se tiene programado un amplio programa de capacitación que abarca casi la totalidad de las acciones en que estará concentrada la nueva estructura del MCTOP, sin embargo, no se ha iniciado debido a la inestabilidad que persiste dentro de sus recursos humanos y es posible que se inicie una vez que la reorganización esté en una etapa más avanzada.

3. Personal

- 7 El MCTOP contaba, en diciembre de 1994, con 20.987 empleados, de los cuales 11,284 laboraban en la DGC y de estos 7.576 pertenecían a la División de mantenimiento. Las funciones de esta División han sido las primeras en ser reducidas a medida que avanza la reorganización del MCTOC/DGC. La clasificación del personal de la DGC y de la División de Mantenimiento de acuerdo a su función y en forma comparativa junio 1992 a diciembre 1994, se encuentran en los archivos técnicos de la Región II. En el período señalado la DGC redujo su planta de personal en 2.105 empleados y la División de Mantenimiento disminuyó en 792 empleados.
- 8 La mano de obra calificada disponible es limitada, sólo el 3,3% de su personal es profesional o técnico con algún nivel de pericia; el nivel de salarios a nivel profesional y técnico en el MCTOP es bajo, sin embargo a nivel operativos, jornaleros, y de campo es superior al nivel de salarios para ese tipo de funciones en el sector privado. El programa de retiro voluntario en sus primeros 18 meses de vigencia, tuvo muy poco impacto en los empleados jornaleros y mucho impacto en el personal profesional y técnico, contrario al efecto deseado. Las autoridades del MCTOP están readaptando dicho plan para hacerlo más atrayente al personal no calificado.
- 9 En adición a lo anterior, se han puesto en marcha diversas reformas que incluyen un régimen de congelación de plazas. Excepto para cargos de jefatura y de transferencias internas, que debe ser debidamente justificada.

4. Administración presupuestaria, contable y financiera

- 10 La administración presupuestaria y registros contables serán llevados por la Unidad CGP, la cual consolidará los informes semestrales de avance, los planes anuales de inversión los presupuestos proforma y contratará la firma de auditores independientes anualmente para la auditoría externa.

5. Control interno y externo

- 11 Las labores de control interno serán realizadas por la Sección de Auditoría Interna que depende del Director General de la DGC. Esta Sección ha efectuado el control interno del préstamo BIRF-3002-GU y los préstamos anteriores del Banco en forma satisfactoria. La fiscalización externa sobre la DGC se realiza principalmente a través de: (a) visitas periódicas de Auditores Fiscales de la Dirección Técnica de Presupuesto y de la Dirección de Financiamiento Externo; y (b) dictámenes de los estados financieros del Programa por una firma de Auditores independiente aceptable al Banco.

B. Análisis financiero

1. Recursos de la DGC

- 12 Las actividades de funcionamiento y ejecución de la DGC son financiadas por el Estado vía asignación presupuestaria, aprobada por el Congreso Nacional y fondos provenientes de las agencias internacionales. Dichas asignaciones, frecuentemente no responden a la planificación debido a limitaciones en la liquidez del Gobierno Central quien a menudo destina los fondos asignados a la DGC a otras instituciones en ese momento son más prioritarias. Esta práctica ha obligado a la DGC a desviar fondos que inicialmente estaban destinados para inversión, al pago de sueldos.
- 13 Las cifras comparativas anuales de ingresos que resultan de los estados de asignación y ejecución presupuestaria muestran la siguiente evolución:

PRESUPUESTOS HISTORICOS DE LA DGC en US\$ equivalentes							
Año	Asignación			Ejecución			Fun/T otal
	Funciona- miento	Inversión	Total	Funciona- miento	Inversión	Total	
1989	11.646.885	37.082.100	48.728.985	11.645.698	37.080.096	48.725.794	24%
1990	9.875.809	49.571.730	59.447.539	9.810.562	47.497.914	57.308.476	17%
1991	11.622.083	100.901.244	112.529.328	11.008.109	46.693.764	57.701.873	19%
1992	14.608.890	104.737.248	119.346.238	12.602.453	64.453.459	77.055.913	16%
1993	14.591.929	122.269.964	136.861.893	11.313.168	55.141.610	66.454.778	17%
1994	10.894.529	90.908.885	101.803.414	8.204.703	71.502.177	79.706.880	10%
1995	21.813.857	121.571.240	143.385.097				

- 14 Durante el período analizado la DGC tuvo un ingreso anual promedio de aproximadamente US\$64,5 millones. La evolución de la ejecución presupuestaria nos indica que durante los años 1989-1990 las asignaciones coincidieron casi en un 100% con la ejecución; sin embargo, en los tres años siguientes 1991-1994 la ejecución representó en promedio únicamente el 54% mejorándose en el año 1994, representando el 78% de lo asignado. En los últimos 4 años la institución no ha tenido la capacidad y liquidez financiera de realizar totalmente las obras en proyectos de inversión que le fueron encomendadas.

2. Gastos de la DGC

- 15 Los gastos de funcionamiento se mantuvieron hasta el año 1993 con un promedio en US\$11,2 millones anuales, en el año 1994 con la reducción de personal se pudo disminuir a US\$8,2 millones. Según los datos suministrados por el MCTOP, en el período 1989-94, el gasto de funcionamiento absorbió aproximadamente el 16,7% del presupuesto total ejecutado, y el 83,3% a gastos de inversión. Cabe señalar que en este período se ejecutaron varios proyectos con financiamiento externo que tuvieron fuerte impacto en el rubro de inversiones.

3. Ingresos fiscales relacionados con el sector vial

- 16 No existe en Guatemala una política de recuperación directa de las inversiones en el subsector vial o del gasto realizado en el mantenimiento de caminos y puentes. Adicionalmente, tampoco se ha sancionado un impuesto que grave específicamente el mayor valor que adquieren las propiedades como consecuencia de la ejecución de una obra pública. No obstante, los usuarios de la red vial contribuyen regularmente a la recuperación indirecta del gasto realizado en la construcción y el mantenimiento de la misma, y han permitido en buena medida la recuperación del gasto en mantenimiento e inversión vial realizado. El impuesto más significativo y oneroso es el impuesto sobre la gasolina, cuyo precio al consumidor después de impuestos era del equivalente a US\$1,67 por galón, al 9 de junio de 1995. En el Anexo IV-2 disponible en los archivos técnicos de la Región II, se describe la serie de impuestos y sobrecargos que tiene la gasolina en Guatemala.

4. Fondo vial

- 17 A la fecha de la misión, el MCTOP mostró su interés en adelantar los estudios y reglamentaciones para preparar las bases necesarias, que servirán a la próxima Administración para gestionar la creación de un Fondo Vial encaminado a lograr parcial o totalmente la sustentabilidad del mantenimiento vial. Se espera que el resultado de los estudios a realizarse recomienden un esquema realista y de fácil implementación. Estos estudios serán contratados durante el primer año de ejecución.

5. Concesión de carreteras

- 18 El MCTOP contrató los servicios de una consultora Internacional para realizar un estudio de las carreteras de la Red Nacional, que por su nivel de tráfico y estado físico de la vía podrían tener potencial para

privatizarse a través de un esquema de concesiones, incluyendo su sistema de implementación. Actualmente existen dos carreteras con potencial para ser concesionadas a corto plazo, cuyas longitudes suman 416 km; una de ellas se licitó recientemente declarándose desierta. Se espera que al término de los servicios de la firma consultora se proceda al proceso de concesión de manera más exitosa.

Anexo III-1. Párrafo confidencial.

Se anticipa que, al final del cuarto año de ejecución, la División de Mantenimiento podría reducirse en unos 5.200 empleados adicionales, es decir alrededor del 46% de su personal. Un nivel de reducción similar será reflejado para la DGC en el Plan de Acción.

RGII-GU022P
GU-0017
Original: español
Apéndice I

PROYECTO DE RESOLUCION

GUATEMALA. PRESTAMO ____/OC-GU A LA REPUBLICA DE GUATEMALA
(Programa de Rehabilitación y Modernización Vial)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Guatemala, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un Programa de Rehabilitación y Modernización Vial. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$100.000.000 o su equivalente en otras monedas, excepto la de Guatemala, que formen parte de los recursos del capital ordinario del Banco, y se sujetará a las "Condiciones Contractuales Especiales" y a los "Plazos y Condiciones Financieras" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.

RGII-GU023P
GU-0017
Original: español
Apéndice II

PROYECTO DE RESOLUCION

**GUATEMALA. PRESTAMO ___/OC-GU A LA REPUBLICA DE GUATEMALA
(Programa de Rehabilitación y Modernización Vial)**

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Guatemala, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un Programa de Rehabilitación y Modernización Vial. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$50.000.000 o su equivalente en otras monedas, excepto la de Guatemala, que formen parte de los recursos del capital ordinario del Banco, y se sujetará a las "Condiciones Contractuales Especiales" y a los "Plazos y Condiciones Financieras" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.

PROYECTO DE RESOLUCION

GUATEMALA. PAGO PARCIAL DE INTERESES DEL PRESTAMO No. ____/OC-GU
A LA REPUBLICA DE GUATEMALA
(Programa de Rehabilitación y Modernización Vial)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe para que en nombre y representación del Banco, en su carácter de administrador de la Cuenta de la Facilidad de Financiamiento Intermedio, en adelante la "cuenta", proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Guatemala, como Prestatario, y a adoptar las demás medidas pertinentes para utilizar recursos de la cuenta con el objeto de pagar una parte de los intereses adeudados por el Prestatario sobre los saldos deudores del préstamo autorizado por la Resolución DE-____/95, para financiar parte del costo del Programa de Rehabilitación y Modernización Vial, en adelante el "préstamo aprobado". Dicha parte representará hasta el 5% por año, sobre los saldos deudores del préstamo.

2. Disponer que el Banco cargará a la cuenta las sumas adeudadas por el Prestatario y pagaderas por la cuenta, en las monedas designadas por el Banco y que estén disponibles en la cuenta, en las fechas previstas para el pago de los intereses o en la fecha o fechas en que el Banco reciba el pago del remanente de intereses adeudados por el Prestatario, en adelante el "remanente". Si el Prestatario no pagase en la fecha prevista el remanente, así como cualquier otra suma que adeude por concepto de amortización o comisiones, el Banco retendrá el pago del monto de intereses autorizado para ser pagado al Banco con cargo a la cuenta. En este evento, el Prestatario continuará obligado por el monto total de los intereses vencidos y adeudados, hasta que el Banco haya recibido el pago del remanente y de las respectivas sumas debidas por concepto de amortización y comisiones.

3. Establecer que, en la medida en que el Banco reciba pagos de la cuenta por concepto de intereses del préstamo aprobado, el Prestatario quedará liberado de su responsabilidad de hacer efectivos dichos pagos y, consecuentemente, que el mismo no estará obligado a reembolsar al Banco suma alguna por concepto de los intereses pagados al Banco con cargo a la cuenta.

4. Establecer que cuando el Prestatario decida disponer el pago del monto total de los intereses que devenguen los saldos deudores del préstamo aprobado ya sea durante toda la vigencia del préstamo o solamente durante el período de amortización del mismo, el Banco procederá, en ambos casos, a reembolsar al Prestatario, a la brevedad posible, los intereses que éste hubiere pagado y que corresponda cargar a la cuenta de acuerdo con lo dispuesto en las Cláusulas 1 y 2 anteriores.

5. Reiterar que en la medida en que el Banco determine que no existen suficientes recursos disponibles en la cuenta para efectuar los pagos a que se refieren las Cláusulas 2 y 4 anteriores, corresponde al Prestatario pagar los intereses adeudados, en las fechas y sobre los montos que se especifiquen en el contrato de préstamo, hasta el monto total devengado sobre los saldos deudores, sin obligación de reembolso por parte del Banco.