

Documento de Cooperación Técnica

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	GUATEMALA
▪ Nombre de la CT:	Apoyar el diseño y la ejecución del corredor CA9 Norte: Tramo Teculután - Mayuelas
▪ Número de CT:	GU-T1357
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Poveda, Rafael Antonio (INE/TSP) Líder del Equipo; Cortes Forero, Rene Alejandro (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Fernandez Ovelar Paloma Victoria (INE/TSP); Aguirre Franco, Claudia (CID/CGU); Castillo, Santiago Alejandro (VPC/FMP); Gomez De Las Heras, Eduardo (INE/TSP); Hidrovo, Marcela Vanessa (VPC/FMP); Landazuri-Levey, Maria C. (LEG/SGO); Adam Fresno, Alvaro (VPS/ESG)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	GU-L1189
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	29 Abr 2024.
▪ Beneficiario:	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de Guatemala
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$250,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	1 de agosto 2024
▪ Tipos de consultores:	Individuos; empresas
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CGU-Representación Guatemala
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Si
▪ Alineación a la Estrategia Institucional Transformación para una Mayor Escala e Impacto (2024-2030):	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad Alineación a la nueva Estrategia Institucional: Objetivos: (i) reducir la pobreza y la desigualdad; (ii) abordar el cambio climático; y (iii) promover un crecimiento regional sostenible; y a las áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (iii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva; y (iv) integración regional.

II. Descripción del Préstamo Asociado

- 2.1 El Gobierno de Guatemala (GdG) ha solicitado al Banco la preparación de una operación de préstamo (GU-L1189, Programa de Desarrollo del Corredor CA-9 Norte: Subtramo Teculután – Mayuelas), destinado mejorar la infraestructura vial en el tramo carretero Teculután-Mayuelas en la Ruta CA-09 Norte de la Red Vial de Guatemala, como continuación de los trabajos que se ejecutan en el marco de la operación GU-L1170, financiada por el Banco.

- 2.2 El Programa tiene como objetivo general contribuir a mejorar la conectividad de los nodos de comercio internacional con resiliencia climática para la integración regional. El objetivo específico consiste en: (i) mejorar los niveles de servicio del corredor intervenido y ii) contribuir a aumentar la resiliencia climática a inundaciones en la zona de influencia del Proyecto. Para ello, se prevé la ampliación de la capacidad de la principal vía de conexión a los puertos del Atlántico, en una extensión de 45 km entre Teculután y Mayuelas. Este subtramo inicia en el municipio de Teculután, en el departamento de Zacapa, y finaliza en la localidad de Mayuelas, en el municipio de Gualán, dentro del mismo departamento, con una extensión de 45 km forma parte del corredor CA-9 Norte. El Subtramo tiene una configuración vial de dos carriles, de 3.60 metros de ancho para cada carril y un Nivel de Servicio (NS)¹ D y se prevé que en 2032 disminuya hasta alcanzar un NS E.
- 2.3 La operación GU-L1189 se encuentra en proceso de preparación. Con un monto total de US\$ 325 millones, tiene fecha de aprobación por directorio estimada para la última semana de noviembre de 2024.
- 2.4 La operación está compuesta por tres componentes. El componente I, con una inversión de US\$312.000.000, financiará la ampliación de la infraestructura vial a cuatro carriles en un tramo de 45 km, desde Teculután hasta Mayuelas. Este incluye la construcción y mejora de estructuras, intersecciones, pavimentos, puentes y bóvedas, así como la intervención de subtramos liberados, incorporando medidas de resiliencia climática, aspectos socioambientales, seguridad vial, accesibilidad universal, inserción laboral de mujeres y reducción de riesgos de desastres. El componente II, con una inversión de US\$5.000.000, cubrirá la gestión socioambiental, incluyendo la liberación del derecho de vía mediante la compra de predios y compensaciones por afectaciones identificadas, y la conservación de la biodiversidad. Además, este componente además financiará soluciones basadas en la naturaleza para conservar remanentes de bosques e incrementar la cobertura forestal mediante sistemas agroforestales y silvopastoriles, creando un buffer² entre la carretera y la cuenca aledaña para manejar riesgos físicos como inundaciones, deslizamientos, protección de sumideros de GEI y preservación de la conectividad biológica. Por último, el componente III, con una inversión de US\$3.450.000, financiará estudios de preinversión para el corredor CA-9 Norte hasta Puerto Barrios, incluyendo estudios de facilidades logísticas en el corredor y desarrollo de capacidades con enfoque en Cambio Climático, género (diagnóstico de brechas en el sector carretero, inclusión de mujeres en trabajos no tradicionales), Personas con Discapacidad (PcD), y fortalecimiento institucional mediante la transformación digital de la DGC y asistencia técnica para la ejecución.

III. Objetivos y Justificación de la CT

- 3.1 **Objetivos.** El Objetivo principal de la CT es el de apoyar la estructuración del proyecto del Corredor CA-9 Norte con el desarrollo de los estudios técnicos

¹ El NS es una medida cualitativa que describe las condiciones de operación de flujos vehiculares (velocidad, capacidad de la vía, flujo, interrupciones, tiempo de viaje, etc.) en una carretera. Se categoriza en varios niveles, desde A (sin congestión) hasta F (congestión severa).

² Un buffer es una zona de influencia definida alrededor de un punto, línea o área en un mapa, para efectos del proyecto, buffer se define como una franja de terreno que se mantiene como una zona de protección o amortiguamiento para minimizar los impactos negativos entre áreas de desarrollo

- necesarios para: (i) mejorar los diseños de obras de ampliación vial, y fortalecer los estándares socioambientales y de manejo de resiliencia al cambio climático en el proyecto y a nivel institucional; y (ii) promover estrategias de cofinanciamiento para extender el proyecto a Puerto Barrios, evaluando esquemas alternativos de administración pública, concesión, arrendamiento y modelo de APP.
- 3.2 **Contexto.** Guatemala enfrenta desafíos en la competitividad de sus exportaciones, con un estancamiento desde 2011 hasta 2020 y una disminución en 2023 a US\$14.2 mil millones. El rezago en la inversión en el Corredor CA-9 Norte impacta negativamente, afectando las exportaciones a través de los puertos del Caribe. A diferencia del tramo sur, el norte no ha sido completado, lo que genera cuellos de botella y mayores costos de viaje. El Gobierno solicitó apoyo al Banco para expandir a cuatro carriles la autopista CA-9 Norte en el tramo Teculután-Mayuelas, en una extensión de 45 km, reduciendo costos logísticos, mejorando la competitividad y la calidad de vida de la población cercana.
- 3.3 La CT apoyará la preparación y ejecución del proyecto de préstamo mediante actividades para promover la gestión socioambiental y de reasentamiento, y revisará estudios técnicos para mejorar la resiliencia ante desastres y cambio climático. Financiará estudios sobre género, inclusión de personas con discapacidad y apoyo a comunidades cercanas a las inversiones en infraestructura para promover la inclusión y mitigar la violencia de género.
- 3.4 Por último, la CT financiará estudios destinados a: (i) promover integración de caminos rurales como parte de la red secundaria que fortalezca la cadena de valor productiva, turística, accesibilidad, entre otros, y, (ii) la evaluación de las condiciones de seguridad vial en el tramo de carretera para incorporar recomendaciones de movilidad segura en el diseño y la identificación de potenciales centros logísticos clave para la consolidación, ruptura y desconsolidación de cargas en el corredor, entre otros aspectos.
- 3.5 La CT apoya la preparación de una operación cuyas intervenciones previstas permitirán a la Dirección General de Caminos y Viviendas mejorar la transitabilidad de 450.000 beneficiarios asociados a la cadena de comercio exterior, y mejora en seguridad y a cerca de 25.000 usuarios que viven en las cercanías de los libramientos urbanos, así mismo se beneficiarán aproximadamente 100 unidades familiares a través de incentivos de soluciones basadas en la naturaleza con incentivos para la conservación forestal de las cuencas afluentes que intersecan todo el corredor. La CT beneficiará a la Dirección General de Caminos y Viviendas.
- 3.6 **Género.** En Guatemala, a 2022 la tasa de participación laboral de las mujeres es del 50,1% en contraste con el 88,6% de los hombres³. De hecho, entre 1990 y 2020, el país solo aumentó cuatro puntos porcentuales en la incorporación de la participación de la mujer en el trabajo⁴. En el departamento de Zacapa, la tasa global de participación de las mujeres es de 47,3%⁵. El 46% de las mujeres está en condición de empleo vulnerable, en contraste con el 36% de los hombres⁶. Y el 95% de las mujeres se desempeña en sector de baja productividad sin afiliación

³ [CEPALSTAT](#), 2022.

⁴ [Cerrando brechas de género en el mundo del trabajo: Centroamérica, México, Panamá y RD](#) (BID, 2021).

⁵ [Principales resultados de la Encuesta Nacional de Empleo e Ingresos \(ENEI\)](#) (INE, 2023).

⁶ [Banco Mundial](#), 2022.

al sistema de pensiones⁷. De acuerdo con datos del Censo 2018, el total de personas del departamento ocupadas en el sector construcción (5,586), apenas el 1,6% son mujeres (98,4% hombres). En 2022 se reporta una brecha de ingresos del 26% en contra de las mujeres⁸. Esta CT atiende las brechas de género en el sector en Guatemala mediante la inclusión del enfoque de género en la elaboración de planes sostenibles de apoyo al desarrollo del corredor CA-9 Norte.

- 3.7 **Diversidad.** De acuerdo con la II Encuesta Nacional de Discapacidad realizada por el Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONADI) y el Instituto Nacional de Estadística (INE), en la región nororiente de Guatemala donde se ubica la operación, hay un total de 125.613 personas con discapacidad (PcD). De estas, 59.691 son hombres (47,52%) y 65.922 son mujeres (52,48%). En el Municipio de Zacapa un 11,78% (26.559 personas mayores de 4 años) tiene al menos una dificultad. Dentro de las brechas que enfrenta la población con discapacidad en Guatemala se encuentra la falta de accesibilidad a la infraestructura vial y pública. Banquetas rajadas y con agujeros, tragantes sin reja, pasos peatonales no demarcados y conductores que no respetan los pasos de cebra (Ola, 2022). A diario las personas con discapacidad visual y movilidad reducida deben enfrentar estas barreras para desplazarse. Adicionalmente CONADI informa que el 60% de las víctimas de siniestros viales sufre algún tipo de discapacidad y el 40% restante fallece. Por otra parte, en las vías CA-09 Norte, CA-09 Sur, CA-01 occidente se reportan un total de 1718 accidentes desde 2014 a 2018, y de estos 80.6% quedaron lesionados⁹.
- 3.8 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631), por sí misma y a través de la operación que apoya a través de los objetivos de: (i) reducir la pobreza y la desigualdad; (ii) abordar el cambio climático; y (iii) promover un crecimiento regional sostenible, dado que se enfoca en propiciar oportunidades de participación laboral femenina, mejorar la accesibilidad para usuarios vulnerables y adoptar medidas de adaptación y resiliencia al cambio climático en el diseño y construcción de infraestructura. Además, el Programa está alineado con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (iii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva; y (iv) integración regional. A su vez, el Programa está alineado con la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4) a través del área temática: concentrarse en el desarrollo de corredores sostenibles de integración del comercio y la inversión. En adición, la CT se alinea con el Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario - Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) ([GN-2819-14](#)), principalmente en las áreas prioritarias: (i) infraestructura sostenible y resiliente; y (ii) desarrollo social inclusivo.
- 3.9 Adicionalmente, la CT es consistente con la Estrategia de País del Grupo BID con Guatemala 2021-2024 ([GN-3085-1](#)) al estar enfocada en promover la ampliación y modernización de infraestructura vial. La CT se alinea también con: (i) el Marco Sectorial de Transporte ([GN-2740-12](#)), en la línea de acción de promover la

⁷ [Cerrando brechas de género en el mundo del trabajo: Centroamérica, México, Panamá y RD](#) (BID, 2021).

⁸ [Principales resultados de la Encuesta Nacional de Empleo e Ingresos \(ENEI\)](#) (INE, 2023).

⁹ [PAHO](#), 2012.

movilidad de pasajeros urbana e interurbana eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad; (ii) el Marco Sectorial de Género y Diversidad ([GN-2800-13](#)), en la línea de acción de reforzar la capacidad institucional para diseñar y ejecutar políticas de género y diversidad; y (iii) el Marco Sectorial de Cambio Climático ([GN-2835-8](#)), en la línea de acción de incorporar la acción climática.

- 3.10 **Beneficiarios.** La CT es consistente con el préstamo al que apoya y tendrá como beneficiarios directos a la población de las localidades de Teculután, Río Hondo y Gualán del departamento de Zacapa que asciende a 86.600 personas, así como a 2.057 empresas económicamente activas en el departamento que representan el 1,36% de las empresas nacionales y cuyas cadenas de valor se circunscriben a la denominada región III donde la participación de empresas asciende al 6,34% del país¹⁰. Se beneficiarán cerca 14.000 usuarios que transitan por día en el subtramo, así como a los usuarios del corredor CA-9 Norte. Finalmente, el proyecto beneficiará aproximadamente a 100 familias para conservación forestal de las cuencas hidrográficas que intersecan el corredor.

IV. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 4.1 **Componente I: Apoyo a la preparación de la operación GU-L1189 (US\$150.000).** El componente financiará actividades específicas destinadas a la revisión exhaustiva de estudios técnicos y diseños relacionados con la expansión y modernización del corredor CA-9 Norte en Guatemala. Más concretamente se financiarán: (i) la revisión y estudios técnicos y de diseño del corredor CA-9 Norte; (ii) la preparación del plan de reasentamiento del programa de desarrollo del corredor Teculután – Mayuelas; (iii) los informes de auditoría de seguridad vial con recomendaciones para mejoras; y (iv) la elaboración de un plan de soluciones basadas en la naturaleza con enfoque de género e inclusión.
- 4.2 **Componente II: Resiliencia climática, logística y competitividad del corredor y cadenas de valor de vías rurales (US\$80.000).** El componente financiará: (i) estudios para identificar y mitigar los riesgos climáticos en la infraestructura; (ii) informes de gestión estratégica logística con propuestas de optimización y reducción de los tiempos de tránsito; y (iii) evaluaciones de caminos rurales con propuestas de integración económica.
- 4.3 **Componente III: Gestión de conocimiento (US\$20.000).** El componente financiará talleres de formación y desarrollo de capacidades relacionados con temáticas de seguridad vial y la gestión de la movilidad urbana en Tuculuitán, Santa Cruz y Río Hondo (poblaciones junto al tramo CA-9 Norte), así como en la gestión de riesgos de desastres, cambio climático y resiliencia. Adicionalmente, el componente financiará el desarrollo de documentos de gestión del conocimiento diagramados y publicados.
- 4.4 **Resultados.** Los resultados esperados de la CT a través de las actividades descritas incluyen: (i) contribuir a mejorar los diseños de ampliación de capacidad y fortalecimiento de estándares socioambientales para el sub tramo carretero Teculután – Mayuelas; (ii) actualizar manuales socioambientales y estudios para la liberación del derecho de vía; (iii) promover la inclusión y mitigación de

¹⁰ Directorio Nacional Estadístico de Empresas (INE, 2022).

problemas de violencia de género en el entorno vial; y (iv) promover marcos de gestión socioambiental y de reasentamiento.

- 4.5 **Presupuesto indicativo.** El presupuesto indicativo de la CT será de US\$250.000,00. El 100% será financiado con recursos del Programa Estratégico de Desarrollo Financiado con Capital Ordinario (OC-SDP) Ventanilla 2 Infraestructura Sostenible. No habrá contrapartida local y la distribución es la siguiente:

Presupuesto Indicativo

Componente	BID/Financiamiento por Fondo W2B (US\$)	Financiamiento Total (US\$)
Componente I. Apoyo a la preparación de la operación GU-L1189	150.000	150.000
Componente II. Resiliencia climática, logística y competitividad del corredor y cadenas de valor de vías rurales	80.000	80.000
Componente III. Gestión de conocimiento	20.000	20.000
Total (US\$)	250.000	250.000

V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 A solicitud del GdG, la ejecución de la CT será realizada por el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta CT han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones ([Anexo IV](#)) y se contratarán de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (i) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650); y (ii) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo a la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices. INE/TSP será la encargada de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos. Asimismo, el Banco como ejecutor será el encargado de la administración de los contratos, realizar las aprobaciones, informes, pagos y evaluación de las consultorías. Además de los componentes mencionados anteriormente, se espera que el personal de BID y los consultores y firmas que sean contratados brinden conocimiento especializado técnico y de primera mano en las actividades que serán implementadas en los componentes de esta CT. Adicionalmente, cabe destacar, que la CT contempla entre sus contrataciones ocho consultorías mediante contratación por selección directa, esto se justifica en el hecho de que todas ellas son continuaciones de un trabajo previo para el Banco y relativo al contenido de esta CT, así como en el escaso monto y duración de las consultorías.
- 5.2 La estructura de la ejecución por parte del Banco se justifica dado el carácter altamente técnico de las actividades y el hecho de que necesita un alto nivel de coordinación e interdependencia para la correcta implementación. Asimismo, el Banco y, en específico, INE/TSP, cuenta con la experiencia técnica y la capacidad para asegurar una alta calidad de los productos y actividades que se llevarán a cabo;

asimismo la ejecución por el Banco permitirá la coordinación entre las múltiples agencias públicas de las que se requiere información y serán beneficiarias de los productos a obtenerse en esta CT. A su vez, de acuerdo con el Anexo II del Documento OP-619-4 y la Política de CT (GN-2470-2), la ejecución del Banco se justifica dado que la entidad solicitante no cuenta con la capacidad técnica, operativa o institucional necesaria para ejecutar debida y oportunamente las actividades previstas en el respectivo proyecto, además de que el cumplimiento de los requisitos internos retrasará la ejecución de la CT, poniendo en peligro el logro de sus objetivos.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, el equipo de proyecto no ha identificado riesgos significativos asociados a la ejecución de la misma.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Aspectos Ambientales y Sociales

- 8.1 Esta Cooperación Técnica está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos y los estudios ambientales y sociales asociados a ellos, por lo tanto, los términos de referencia y los productos de esta CT son coherentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco.

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente_64239.pdf](#)

[Matriz de Resultados_46410.pdf](#)

[Términos de Referencia_35359.pdf](#)

[Plan de Adquisiciones_40229.pdf](#)