

Modernización del Aeropuerto Internacional La Aurora

El proyecto pretende elevar el nivel de servicios del Aeropuerto Internacional La Aurora, mejorar la infraestructura existente, hacer más eficientes los procesos, así como garantizar niveles aceptables de seguridad operacional bajo indicadores internacionales.

Además, se propone optimizar la experiencia de los usuarios nacionales e internacionales que entran y salen al país, garantizar las operaciones de la aviación general y la actividad industrial, así como brindar una solución de calidad para que los usuarios encuentren instalaciones dignas, cómodas y seguras.

Datos financieros (preliminares)

US\$117.6 millones
Monto de CAPEX

20 años
Duración del contrato

Posible estructuración financiera

Aportes de capital del participante privado del 30%, apalancamiento bancario del participante privado del 70%.

Ingresos: tarifas
+
Ingresos comerciales

El Estado no aporta recursos para la construcción y operación de las obras

Descripción del proyecto

Diseño, financiamiento, construcción de obras del lado aire y conservación, mantenimiento y operación de la infraestructura del lado aire y lado tierra del aeropuerto.

Infraestructura y equipo

Lado Aire (pista)

- **Reacondicionamiento integral** de campo de vuelo
- **Construcción** de calle de rodaje
- **Instalación** de sistema de drenaje
- **Construcción** de salidas rápidas
- **Mejora** a la plataforma de carga
- **Reubicación** a la plataforma industrial y otras
- **Mejora** del sistema de iluminación

Lado Tierra (terminal)

- **Expansión** de la zona pública en salidas y llegadas destinada a acompañantes o meters & greeters
- **Terminal de carga** mejora zona de acceso, maniobra y estacionamiento de vehículos
- **Sistemas e infraestructura IT** del aeropuerto: sistemas, operación, gestión, seguridad e infraestructura IT, APIS
- **Seguridad perimetral** del aeropuerto
- **Repavimentación** de accesos
- **Otras mejoras** (servicios de movilidad restringida, mejora en bandas)
- **Mejoras en la plaza comercial** del AILA (duty free y duty pay) - opcional
- **Desarrollo** de un parque empresarial - opcional



US\$117 millones
Inversión estimada



Ingreso



Institución Contratante Del Estado

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

Estado Actual

Estudio de factibilidad finalizado en el 2019 y financiado por MCC.

Se está realizando la socialización de la propuesta técnica en 2019, financiada por BID.

Beneficios

La relación beneficio/coste es aproximadamente de 4.1x, y la TIR Social es del 29%, valores ambos muy superiores a los umbrales mínimos que determinan la rentabilidad socioeconómica del proyecto.

- **Generación de empleo** directo, 4500 empleos durante el periodo de construcción, 1500 durante el periodo de operación
- **Menores retrasos** en los accesos y salidas del aeropuerto
- **Mayor eficiencia** en los gastos de operación y mantenimiento
- **Fortalecimiento** a la imagen de país y experiencia del usuario
- **Menor congestión** de tráfico aéreo
- **Menor congestión** de tránsito vehicular
- **Mayor seguridad** en la terminal de pasajeros
- **Eficiencia en los gastos** de operación y mantenimiento
- **Incremento** de la conectividad del país
- **Menores retrasos** en vuelo
- **Incremento** de la actividad económica por el aumento de la carga
- **Generación de empleo** por aumento de carga (impacto indirecto)
- **Menores retrasos** en la carga aérea

¿Qué es la ANADIE?

La Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica –ANADIE– es una institución descentralizada del Estado de Guatemala que asesora, a nivel técnico, a otras instituciones públicas en la planificación, estructuración y contratación de proyectos de infraestructura mediante el modelo alternativo de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica, conocido como Alianzas Público Privadas –APP–.

Acerca del modelo

Permite suscribir contratos de largo plazo para la creación, construcción, desarrollo, utilización, modernización y ampliación de proyectos en las áreas de: infraestructura vial, transporte, puertos y aeropuertos, generación y transmisión de energía eléctrica y edificación pública.

Mediante el modelo APP el participante privado financia total o parcialmente determinada infraestructura con una distribución equitativa de riesgos.

Todos los proyectos se impulsan bajo la rectoría del Estado, quien mantiene en propiedad los mismos.

En esta modalidad, el inversionista tiene derechos y obligaciones, establecidos en un contrato a largo plazo con estrictos indicadores de desempeño.

El participante privado adjudicado debe financiar, construir, operar y mantener la infraestructura con estándares internacionales.

Beneficios de las APP

- Atracción de inversión extranjera
- Mejora en la gestión y desarrollo de infraestructura pública
- Optimización de los recursos públicos
- Potencian el desarrollo de sectores productivos
- Brindan servicios con excelencia para los usuarios
- Incorporan tecnologías de punta
- Favorecen al crecimiento de la economía del país
- Mejoran la calidad de vida de los ciudadanos
- Se privilegia el mejor trato para el Estado

Principios del modelo APP (Decreto 16-2010)

- Rectoría del Estado
- Transparencia y auditoría social
- Rentabilidad social
- Eficiencia económica
- Distribución de riesgos
- Competencia de los participantes privados
- Certeza jurídica
- Responsabilidad fiscal
- Fiscalización
- Responsabilidad social empresarial, entre otros



Vía 5, 5-34 zona 4 Centro Financiero BI Torre III, 6º. Nivel Oficina 8
PBX 2506-5500

www.agenciadealianzas.gob.gt

Modernización, eficiencia y seguridad del

Aeropuerto Internacional La Aurora en la Ciudad de Guatemala



El objetivo del proyecto es mejorar la experiencia de los usuarios nacionales e internacionales, garantizar las operaciones de la aviación y la actividad industrial, así como brindar una solución de calidad con instalaciones dignas, cómodas y seguras.

Centro Administrativo del Estado - CAE -

Es un proyecto que buscará prestar mejores servicios a los usuarios de la administración pública, a través del mejoramiento de instalaciones de una buena parte de las oficinas gubernamentales.

Actualmente, el Estado de Guatemala paga más de Q230 millones por concepto de arrendamientos en contratos dispersos y gastos conexos, lo que genera una carga para el erario público.

Con el proyecto se pretende optimizar los recursos del Estado y contar con infraestructuras desarrolladas bajo estándares internacionales de calidad, y en consecuencia ahorrar recursos que podrán ser reinvertidos en otras prioridades.

El CAE se ubicará en los patios de la antigua estación central del ferrocarril, aprovechando los espacios públicos actualmente en desuso. Además, contempla la conservación y puesta en valor del patrimonio industrial y arqueológico del predio.

Puesta en valor del patrimonio industrial

US\$240 millones
Inversión estimada



Descripción

El proyecto incluye el diseño, financiamiento, construcción y operación de edificios con capacidad para albergar entre 8 mil y 10 mil empleados públicos.

Se ubicará en la antigua estación central del ferrocarril, un predio que contiene inmuebles con valor patrimonial, cultural e histórico para la ciudadanía.

De esta forma se le devolverá a la ciudad de Guatemala un espacio público con bienes muebles e inmuebles restaurados, lo que fortalecerá la identidad de los guatemaltecos.

Este proyecto también aportará a la reducción de los grandes problemas que afectan la ciudad de Guatemala y el área metropolitana, tales como el congestionamiento vial, movilidad urbana, cantidad y calidad de viajes, calidad de vida de los trabajadores, eficacia en la utilización del tiempo de los usuarios, entre otros aspectos.

Además contempla la estación central del MetroRiel.

Beneficios



Rehabilitación y puesta en valor del patrimonio industrial y arqueológico del predio



Incorporación de nuevos usos



Ampliación del Museo del Ferrocarril



Reordenamiento de los edificios gubernamentales



Generación de empleo por medio de la construcción de edificios y funcionamiento de nuevas áreas comerciales



Recuperación de espacios públicos actualmente en desuso

Conexión a Centro Cívico



Estado Actual

- **Estudios previos** a nivel de factibilidad
- **Estudio de impacto** socio ambiental aprobado por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales
- **Proceso de precalificación** finalizado, precalificándose a 6 empresas
- **Finalización de estudio** arqueológico presentado al IDAEH
- **Pendiente presentar** al IDAEH nueva propuesta de zonificación
- **Pendiente concurso nacional** para definir la arquitectura de los nuevos edificios

Plazo contractual

3 años de construcción + 20 años de operación = 23 años



Institución Contratante Del Estado

Ministerio de Finanzas Públicas

¿Qué es la ANADIE?

La Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica –ANADIE– es una institución descentralizada del Estado de Guatemala que asesora, a nivel técnico, a otras instituciones públicas en la planificación, estructuración y contratación de proyectos de infraestructura mediante el modelo alternativo de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica, conocido como Alianzas Público Privadas –APP–.

Acerca del modelo

Permite suscribir contratos de largo plazo para la creación, construcción, desarrollo, utilización, modernización y ampliación de proyectos en las áreas de: infraestructura vial, transporte, puertos y aeropuertos, generación y transmisión de energía eléctrica y edificación pública.

Mediante el modelo APP el participante privado financia total o parcialmente determinada infraestructura con una distribución equitativa de riesgos.

Todos los proyectos se impulsan bajo la rectoría del Estado, quien mantiene en propiedad los mismos.

En esta modalidad, el inversionista tiene derechos y obligaciones, establecidos en un contrato a largo plazo con estrictos indicadores de desempeño.

El participante privado adjudicado debe financiar, construir, operar y mantener la infraestructura con estándares internacionales.

Beneficios de las APP

- Atracción de inversión extranjera
- Mejora en la gestión y desarrollo de infraestructura pública
- Optimización de los recursos públicos
- Potencian el desarrollo de sectores productivos
- Brindan servicios con excelencia para los usuarios
- Incorporan tecnologías de punta
- Favorecen al crecimiento de la economía del país
- Mejoran la calidad de vida de los ciudadanos
- Se privilegia el mejor trato para el Estado

Principios del modelo APP (Decreto 16-2010)

- Rectoría del Estado
- Transparencia y auditoría social
- Rentabilidad social
- Eficiencia económica
- Distribución de riesgos
- Competencia de los participantes privados
- Certeza jurídica
- Responsabilidad fiscal
- Fiscalización
- Responsabilidad social empresarial, entre otros



Vía 5, 5-34 zona 4 Centro Financiero BI Torre III, 6º. Nivel Oficina 8
PBX 2506-5500

www.agenciadealianzas.gob.gt

CAE

Centro Administrativo del Estado



El proyecto busca la recuperación de espacios públicos actualmente en desuso, ahorro en el estado y eficiencia en los servicios públicos. Además contempla la conservación y puesta en valor del patrimonio industrial y arqueológico de los patios de FEGUA.

Una solución a la realidad vial actual

El flujo de vehículos que se moviliza diariamente en la ciudad de Guatemala es mayor a la capacidad de la red vial lo que ocasiona una saturación promedio del 9% en hora pico.

Se estima que se realizan 1,094,617 movimientos dentro del área metropolitana y 577,267 ingresos a la ciudad.

Modelo de transporte con conectividad vial



Descripción del proyecto

Se aprovechará el derecho de vía existente y comunicará a los usuarios de Centra Norte a Centra Sur en un tiempo estimado de 41 minutos. Además, se integrará a los otros sistemas de transporte que ya existen en la ciudad.

Contará con 20 estaciones y una flota inicial de 35 trenes, la cual se estima que podrá aumentarse hasta 47 en los últimos años de operación.

La implementación de este sistema de transporte requiere de diversas obras complementarias, entre las que se puede mencionar: la construcción de dos puentes multimodales, un nuevo puente paralelo al Puente Las Vacas y otro en la quebrada del Frutal para poder conectar Centra Sur con la Atanasio Tzul, 14 pasos a desnivel y 7 pasos inferiores.

El proyecto busca dignificar a los usuarios del transporte colectivo, facilitar su movilidad al proveerles un servicio con estándares de calidad, seguridad, amigable con el ambiente y con acceso universal.

Infraestructura y equipo

- **Construcción de dos puentes multimodales** (tren-vehículo liviano y pesado):
 - Puente El Frutal (Sur)
 - Puente Las Vacas (Norte).
- **Mejoras a la conectividad vial y comodidad para los usuarios**
 - 14 pasos a desnivel viales
 - 7 pasos inferiores de Metro Riel
- **Demanda:**
 - Año 1** de operación: - 252,859 pax
 - Año 26** de operación: - 349,191 pax
- **Material rodante** (trenes):
 - Año 1 = 35 Trenes
 - Año 15 = 41 Trenes
 - Año 27 = 47 Trenes



Inversión estimada:

La inversión estimada del participante privado es de aproximadamente US\$772[1] millones.

El participante privado recuperará su inversión mediante el cobro del boleto a los usuarios del Metro Riel, el cobro de peaje del nuevo puente "El Frutal" y participación estatal.

[1] La inversión requerida de US\$772 millones son datos preliminares obtenidos del estudio de pre-factibilidad realizado durante el año 2016. Este dato será actualizado durante el año 2020.

Beneficios

- **Reducción** de los tiempos de viaje: 41 min de traslado en todo el eje
- **Mejora en la seguridad** y comodidad para los usuarios
- **Reducción** de la huella de carbono en la ciudad de Guatemala: 1.6 millones de toneladas ahorradas
- **Incrementa** la competitividad
- **Generación de empleo:** 5 mil empleos durante el desarrollo del proyecto
- **Integración tarifaria** con los diferentes medios de transporte

Estatus actual:

Estudios de prefactibilidad finalizados. Por iniciar consultoría de ingeniería avanzada, con el apoyo de Millenium Challenge Corporation (MCC) a través de PRONACOM, se estarán desarrollando los estudios de ingeniería avanzada, el cual tiene una duración de 10 meses.

Durante el año 2016 se realizaron los estudios de pre-factibilidad, en los que se logró obtener datos preliminares sobre la demanda, diseño, monto de inversión, beneficios económicos, entre otros.

Actualmente, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se está realizando la evaluación de impacto ambiental y social, y el plan de reasentamiento involuntario.

¿Qué es la ANADIE?

La Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica –ANADIE– es una institución descentralizada del Estado de Guatemala que asesora, a nivel técnico, a otras instituciones públicas en la planificación, estructuración y contratación de proyectos de infraestructura mediante el modelo alternativo de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica, conocido como Alianzas Público Privadas –APP–.

Acerca del modelo

Permite suscribir contratos de largo plazo para la creación, construcción, desarrollo, utilización, modernización y ampliación de proyectos en las áreas de: infraestructura vial, transporte, puertos y aeropuertos, generación y transmisión de energía eléctrica y edificación pública.

Mediante el modelo APP el participante privado financia total o parcialmente determinada infraestructura con una distribución equitativa de riesgos.

Todos los proyectos se impulsan bajo la rectoría del Estado, quien mantiene en propiedad los mismos.

En esta modalidad, el inversionista tiene derechos y obligaciones, establecidos en un contrato a largo plazo con estrictos indicadores de desempeño.

El participante privado adjudicado debe financiar, construir, operar y mantener la infraestructura con estándares internacionales.

Beneficios de las APP

- Atracción de inversión extranjera
- Mejora en la gestión y desarrollo de infraestructura pública
- Optimización de los recursos públicos
- Potencian el desarrollo de sectores productivos
- Brindan servicios con excelencia para los usuarios
- Incorporan tecnologías de punta
- Favorecen al crecimiento de la economía del país
- Mejoran la calidad de vida de los ciudadanos
- Se privilegia el mejor trato para el Estado

Principios del modelo APP (Decreto 16-2010)

- Rectoría del Estado
- Transparencia y auditoría social
- Rentabilidad social
- Eficiencia económica
- Distribución de riesgos
- Competencia de los participantes privados
- Certeza jurídica
- Responsabilidad fiscal
- Fiscalización
- Responsabilidad social empresarial, entre otros



Vía 5, 5-34 zona 4 Centro Financiero BI Torre III, 6°. Nivel Oficina 8
PBX 2506-5500

www.agenciadealianzas.gob.gt

Metro Riel

Interconexión Vial y Transporte Ferroviario Urbano de Pasajeros Eje Norte – Sur de la Ciudad de Guatemala



Su objetivo es mejorar la calidad de vida de los guatemaltecos por medio de la implementación de un sistema de transporte público eficiente en la ciudad de Guatemala, el cual hará uso del 85% del derecho de vía ferroviario existente.

Sistema de Transporte Público Masivo del eje Oriente-Occidente (SITPM-EOO)

El área metropolitana cuenta con alrededor de 3.5 millones de habitantes, lo que representa la mayor concentración urbana de Guatemala (alrededor del 25% de la población nacional). Dicha área geográfica constituye el principal centro económico y cultural del país.

De acuerdo a estadísticas de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT– el parque vehicular registrado en el área central es de 1 millón 718 mil 713 vehículos, cerca de un 75 por ciento superior al reportado en 2008, cuando había 982 mil 430 automotores en circulación.

Los recorridos en buses del transporte urbano presentan velocidades promedio de apenas siete kilómetros por hora, las que pueden reducirse en horas pico. En ese contexto se hace necesario la implementación de nuevos sistemas de transporte que puedan integrarse a los ya existentes y a los futuros, con el objetivo de proveerle al usuario alternativas más rápidas, cómodas y dignas para sus desplazamientos.

Objetivo del proyecto

- **Mejorar las condiciones** de movilidad urbana en el área metropolitana de Guatemala por medio de la implementación de un sistema de transporte público masivo, específicamente en el eje oriente-occidente.
- **El sistema** deberá complementarse con los ya existentes y con los planificados para los próximos años.

Estado actual:

Por iniciarse estudio de prefactibilidad, que busca determinar viabilidad técnica, jurídica y económica de implementar un Sistema Integrado de Transporte público Masivo para el Eje Oriente – Occidente del Área Metropolitana de la ciudad de Guatemala, que se articule de una manera integral, con las dinámicas de movilidad actuales y futuras, la oferta de transpor-

te existente y la planificada en los próximos años, así como con los planes de desarrollo urbano que se tienen proyectados y que permita tomar las decisiones institucionales respecto al proyecto.

La consultoría permitirá realizar un diagnóstico integral de la movilidad en la zona, especifi-

camente del servicio de transporte público urbano y extraurbano de pasajeros, así como realizar un pronóstico de demanda, estudio predial, evaluar posible trazado y determinar el tipo de sistema de transporte y la tecnología a implementarse.

El estudio de prefactibilidad deberá desarrollar las siguientes etapas:

1. Elaborar un diagnóstico integral de la movilidad en la zona de estudio, específicamente del servicio de transporte público urbano y extraurbano de pasajeros, considerando los procesos de planificación y desarrollo urbano: ordenamiento territorial; la infraestructura vial actual y proyectada; el tránsito vehicular y estacionamientos, entre otros.

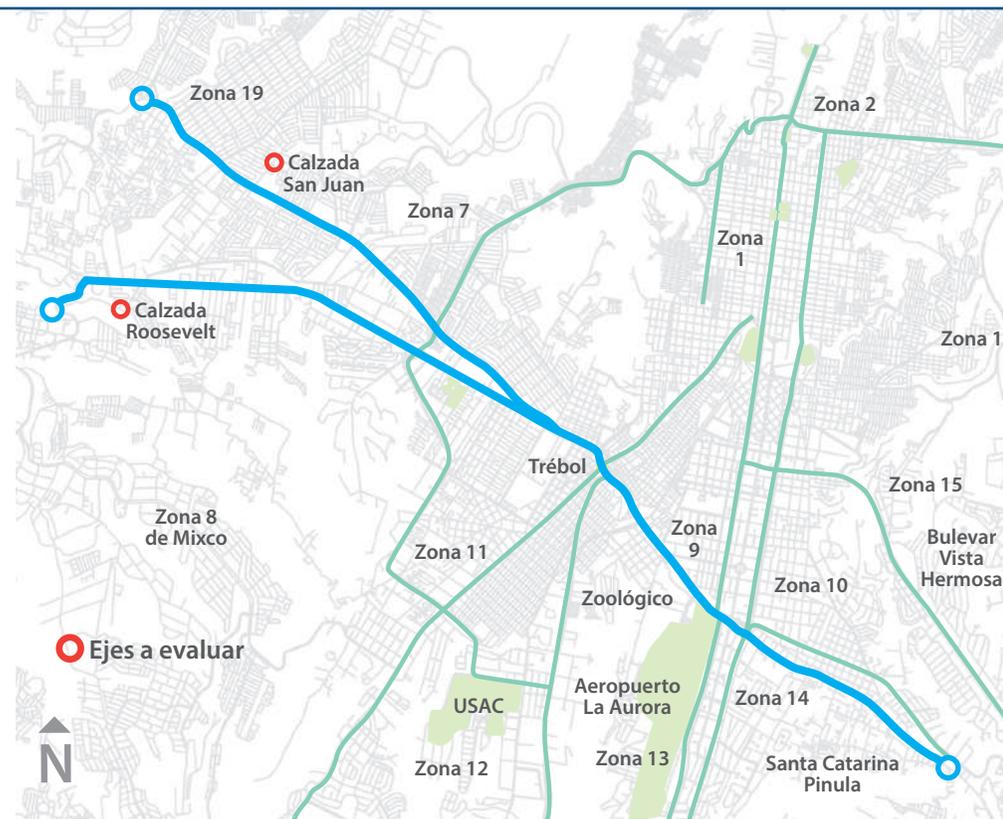
Se debe tener como base la información generada por estudios anteriores y la información por generarse en el presente estudio, caracterizando la oferta y demanda para finalmente realizar la actualización del modelo de transporte en el AMG.

2. Realizar el pronóstico de la demanda esperada para el sistema de transporte público masivo para un horizonte económico de 30 años, en diferentes horarios y escenarios de operación.

3. Analizar, evaluar y determinar el trazado.

4. Determinar la tecnología de transporte adecuada en función de un análisis multicriterio que pondere entre otros, factores técnicos (pasajeros por sentido en el tramo de máxima demanda), económicos, constructivos, ambientales, urbanísticos y de potencial de crecimiento del sistema de transporte público masivo.

5. Desarrollar el diseño de la alternativa seleccionada a nivel de prefactibilidad basada en tra-



bajos de campo, que permitirán dimensionar la infraestructura complementaria y niveles de operación necesarios para garantizar que el sistema de transporte público masivo pueda funcionar con estándares de servicio.

6. Desarrollar el estudio jurídico predial que permita determinar la afectación y sus variables según la tecnología seleccionada a lo largo del área del proyecto.

7. Realizar la evaluación socioeconómica (análisis ACB) del proyecto resultante que permita analizar los beneficios y costos del sistema desde la perspectiva de la sociedad.

8. Realizar un estudio financiero para identificar las diferentes estructuras de financiamiento y tener un proyecto viable desde el punto de vista de mercado.

Beneficios



Disminuir los tiempos de viaje



Promover el uso de transporte público



Incidir en los proyectos de renovación urbana



Incrementar la competitividad del país

Inversión estimada: Por definirse mediante el estudio de prefactibilidad adjudicado a la empresa: Grupo Innovaterra Sociedad Anónima.



Institución Contratante Del Estado

Municipalidad de Guatemala

¿Qué es la ANADIE?

La Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica –ANADIE– es una institución descentralizada del Estado de Guatemala que asesora, a nivel técnico, a otras instituciones públicas en la planificación, estructuración y contratación de proyectos de infraestructura mediante el modelo alternativo de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica, conocido como Alianzas Público Privadas –APP–.

Acerca del modelo

Permite suscribir contratos de largo plazo para la creación, construcción, desarrollo, utilización, modernización y ampliación de proyectos en las áreas de: infraestructura vial, transporte, puertos y aeropuertos, generación y transmisión de energía eléctrica y edificación pública.

Mediante el modelo APP el participante privado financia total o parcialmente determinada infraestructura con una distribución equitativa de riesgos.

Todos los proyectos se impulsan bajo la rectoría del Estado, quien mantiene en propiedad los mismos.

En esta modalidad, el inversionista tiene derechos y obligaciones, establecidos en un contrato a largo plazo con estrictos indicadores de desempeño.

El participante privado adjudicado debe financiar, construir, operar y mantener la infraestructura con estándares internacionales.

Beneficios de las APP

- Atracción de inversión extranjera
- Mejora en la gestión y desarrollo de infraestructura pública
- Optimización de los recursos públicos
- Potencian el desarrollo de sectores productivos
- Brindan servicios con excelencia para los usuarios
- Incorporan tecnologías de punta
- Favorecen al crecimiento de la economía del país
- Mejoran la calidad de vida de los ciudadanos
- Se privilegia el mejor trato para el Estado

Principios del modelo APP (Decreto 16-2010)

- Rectoría del Estado
- Transparencia y auditoría social
- Rentabilidad social
- Eficiencia económica
- Distribución de riesgos
- Competencia de los participantes privados
- Certeza jurídica
- Responsabilidad fiscal
- Fiscalización
- Responsabilidad social empresarial, entre otros



Vía 5, 5-34 zona 4 Centro Financiero BI Torre III, 6º. Nivel Oficina 8
PBX 2506-5500

www.agenciadealianzas.gob.gt

Sistema de Transporte Público Masivo

Eje Oriente-Occidente del Área Metropolitana de Guatemala



Un proyecto que busca mejorar las condiciones en el área metropolitana al implementar un sistema de transporte público masivo que se interrelacione con otras iniciativas de transporte y movilidad.

Construcción, ampliación y mejoramiento del libramiento a la ciudad de Guatemala a través de la Interconexión CA-09 Norte y CA-01 Oriente

Consiste en el diseño, financiamiento, construcción y operación de una nueva carretera de 27.6 kilómetros con dos carriles, que comunicará la CA-01 Oriente (carretera a El Salvador) con la CA-09 Norte (carretera al Atlántico).

El tramo carretero se comunicará con la segunda fase del proyecto privado Vía Alternativa del Sur (VAS) por medio de carretera hacia El Salvador.

Con el proyecto se busca agilizar el tráfico liviano y de carga que diariamente ingresa a la ciudad. El participante privado construirá y operará el tramo bajo estándares internacionales y prestará servicios con excelencia para el usuario, manteniendo el tramo en óptimas condiciones durante todo el período de la APP.

Posible Estructuración Financiera

- **Aportes de capital** del participante privado
- **Apalancamiento** bancario del participante privado
- **Participación estatal** (pago por avance de obra, pagos por disponibilidad o de inversión inicial)



Ingresos

Tarifa de peaje al usuario



Interconexión CA-09 Norte y CA-01 Oriente



Beneficios



Disminución de tiempos de traslado de todos los usuarios, principalmente los vehículos de carga que circulan por la ciudad y que tienen como destino los puertos principales para el traslado de mercancías



Desarrollo de la región y de las comunidades que están ubicadas en la zona de influencia del proyecto: Guatemala, San José Pinula, Palencia y Fraijanes



Generación de empleos, alrededor de 3,500 durante la construcción y 118 plazas para operación.



Mejora en los servicios para el usuario.



Institución Contratante Del Estado

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

Estado Actual

Estudios de prefactibilidad finalizados

¿Qué es la ANADIE?

La Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica –ANADIE– es una institución descentralizada del Estado de Guatemala que asesora, a nivel técnico, a otras instituciones públicas en la planificación, estructuración y contratación de proyectos de infraestructura mediante el modelo alternativo de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica, conocido como Alianzas Público Privadas –APP–.

Acerca del modelo

Permite suscribir contratos de largo plazo para la creación, construcción, desarrollo, utilización, modernización y ampliación de proyectos en las áreas de: infraestructura vial, transporte, puertos y aeropuertos, generación y transmisión de energía eléctrica y edificación pública.

Mediante el modelo APP el participante privado financia total o parcialmente determinada infraestructura con una distribución equitativa de riesgos.

Todos los proyectos se impulsan bajo la rectoría del Estado, quien mantiene en propiedad los mismos.

En esta modalidad, el inversionista tiene derechos y obligaciones, establecidos en un contrato a largo plazo con estrictos indicadores de desempeño.

El participante privado adjudicado debe financiar, construir, operar y mantener la infraestructura con estándares internacionales.

Beneficios de las APP

- Atracción de inversión extranjera
- Mejora en la gestión y desarrollo de infraestructura pública
- Optimización de los recursos públicos
- Potencian el desarrollo de sectores productivos
- Brindan servicios con excelencia para los usuarios
- Incorporan tecnologías de punta
- Favorecen al crecimiento de la economía del país
- Mejoran la calidad de vida de los ciudadanos
- Se privilegia el mejor trato para el Estado

Principios del modelo APP (Decreto 16-2010)

- Rectoría del Estado
- Transparencia y auditoría social
- Rentabilidad social
- Eficiencia económica
- Distribución de riesgos
- Competencia de los participantes privados
- Certeza jurídica
- Responsabilidad fiscal
- Fiscalización
- Responsabilidad social empresarial, entre otros

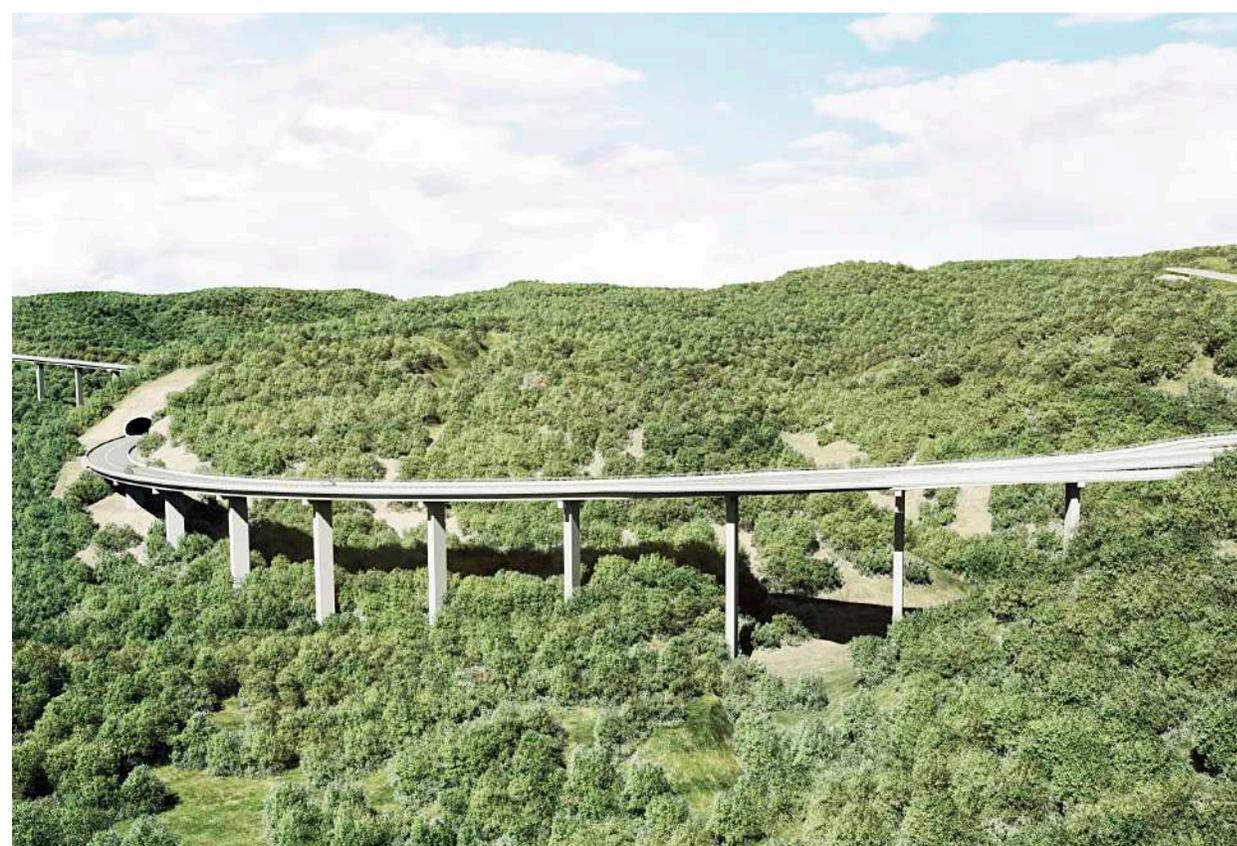


Vía 5, 5-34 zona 4 Centro Financiero BI Torre III, 6º. Nivel Oficina 8
PBX 2506-5500

www.agenciadealianzas.gob.gt

Vía Exprés

Construcción, ampliación y mejoramiento del libramiento a la Ciudad de Guatemala a través de la Interconexión CA-09 Norte - CA-01 Oriente



Con el proyecto de una nueva carretera de 27.6 kilómetros, que conecta las rutas a El Salvador y al Atlántico, se agilizará el tránsito liviano y de carga que diariamente ingresa y sale de la ciudad.

CARTERA DE PROYECTOS APP 2023

Agencia Nacional de Alianzas para
el Desarrollo de Infraestructura
Económica



GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
GUATEMALA

 **ANADIE**
Alianzas Público Privadas



Creada bajo el Decreto 16-2010 del Congreso de la República - Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica y su Reglamento de la Ley de Alianzas (Acuerdo Gubernativo 360- 2011)

- Entidad descentralizada del Estado.
- Patrimonio propio.
- Impulsar proyectos de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica conocidos como Alianzas Público Privadas -APP-.
- Proyectos con altos estándares de calidad.
- Solicitados por Instituciones Contratantes del Estado – ICE-.



MARCO LEGAL DE LAS APP EN GUATEMALA

2010

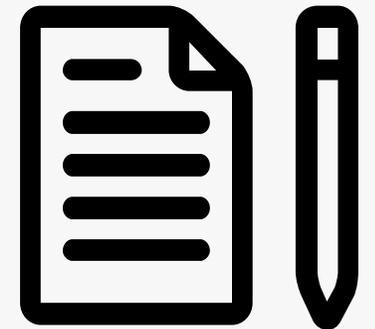
Decreto 16-2010 Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica

2011

Acuerdo Gubernativo 360-2011 Reglamento de Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica

2019

Aprobación del Manual de Iniciativas de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica



¿ QUÉ ES UN PROYECTO POR

ALIANZAS

PÚBLICO

PRIVADAS ?

-APP-

GOBIERNO

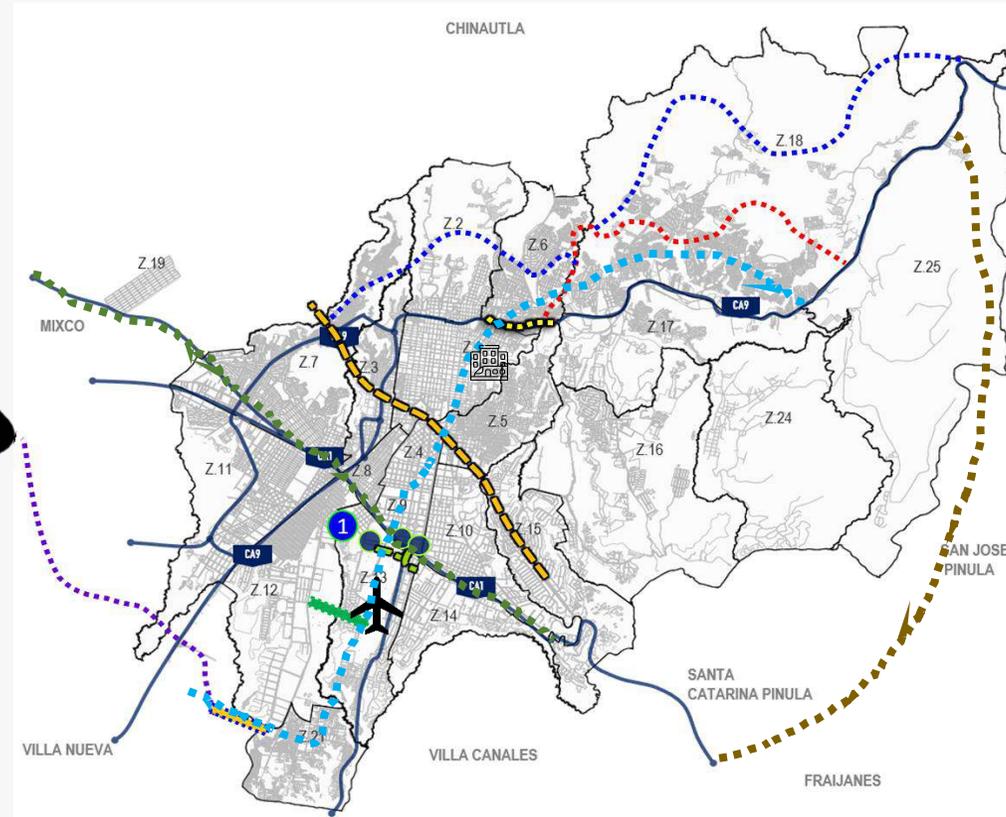
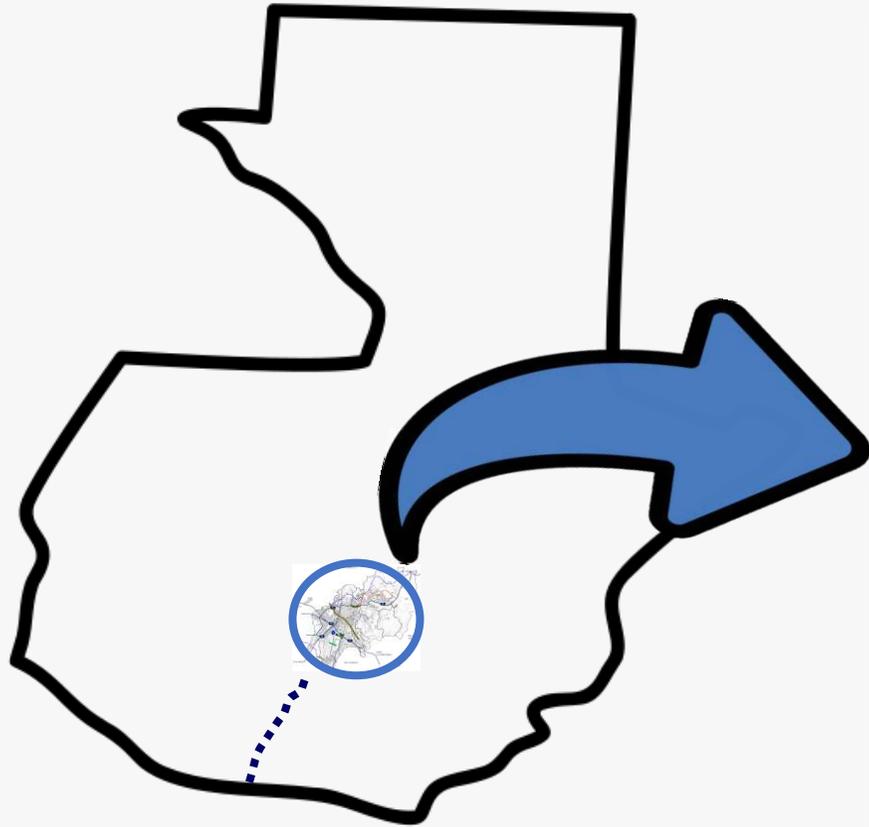
- Planifica
- Establece lineamientos
- Licita

INVERSIONISTA / CONTRATISTA

- Diseña
- Financia
- Construye
- Opera
- Mantiene
- Regresa al Estado

CONTRATOS DE HASTA 30 AÑOS

CARTERA DE PROYECTOS E INICIATIVAS 2023



- Autopista Escuintla Puerto Quetzal
- Modernización AILA
- Centro Administrativo del Estado CAE
- Metro Riel
- Sistema Transporte Publico Masivo
- Vía Exprés
- Arco Norte Metropolitano
- Corredor Arco 18
- Viaducto Elevado Calle Martí
- Viaducto Exprés Oriente - Occidente
- Conexión vial zona 12 –zona 13
- Conexión Cenma - Petapa
- Paso a Desnivel 7avenida – Aurora Z.13
- Interconexión CA-1 Occidente – CA-9 Sur
- Conectividad Zona 9, 12 y 13

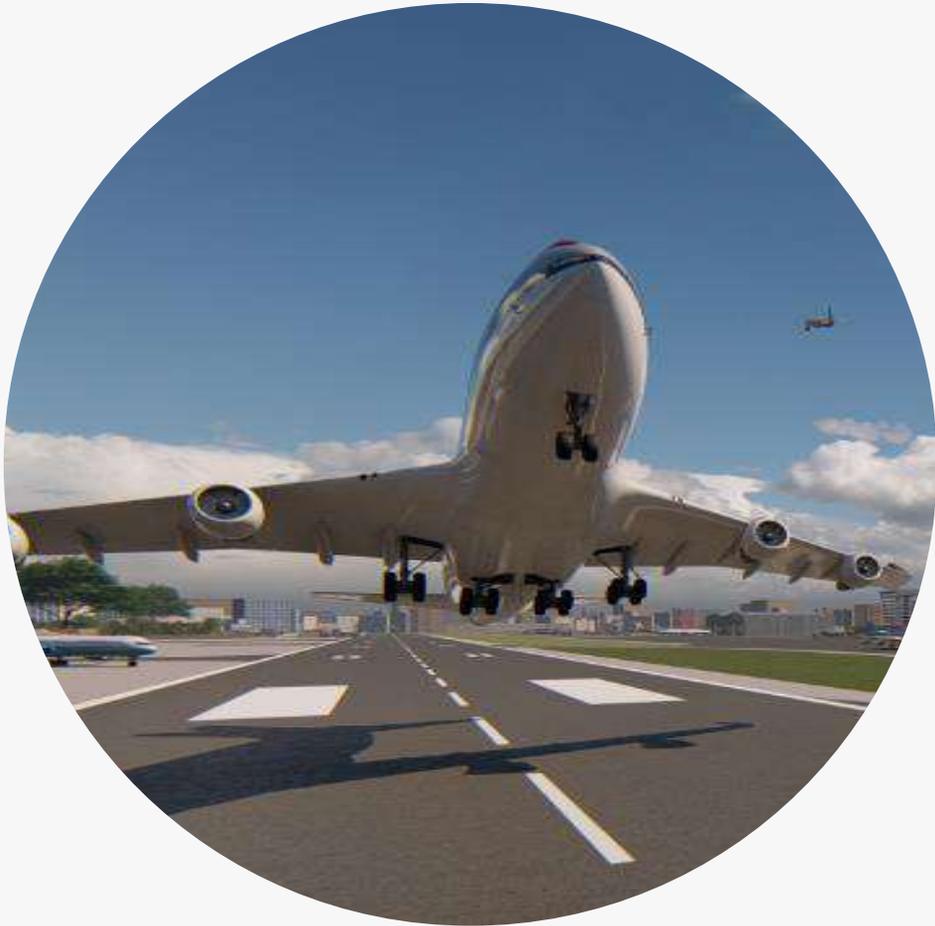


PROYECTOS

INICIATIVAS

Modernización, Seguridad y Eficiencia del Aeropuerto Internacional La Aurora

Generación del empleos: 6,000 directos y 75.900 indirectos.



Inversión Estimada:

US\$ 158 millones; del lado aire y lado tierra.

Plazo Contractual:

25 años de Proyecto con 24 y 9 meses de operación.

Las obras de modernización comienzan al año de firmarse el contrato y duran dos años.

Estatus Actual:

Estudios de factibilidad realizados.

Bases de precalificación aprobadas

Listo para precalificación

Ingresos:

Tarifas aeroportuarias e ingresos comerciales.

Beneficios / Impacto:

- Maximiza el uso de un activo importante para el Estado de Guatemala, se pasa de un modelo de gasto, a un modelo de ingresos para el Estado.
- Aeropuerto pasa de 3.1 mm/pax/año a 7 mm/pax/año.
- Beneficio/Coste de 4.1x, y la TIR Social es del 29%.

MODERNIZACIÓN SEGURIDAD Y EFICIENCIA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA

- La capacidad del aeropuerto se incrementa hasta un 62.5% de la existente hoy
- Permitirá el desarrollo sostenido de la conectividad aérea en Guatemala hasta más allá de 2042



Centro Administrativo del Estado

Generación de empleos

1,300 empleos durante el plazo del contrato.



Inversión estimada:

US\$270 mm.

Plazo contractual:

25 años de proyecto.

(3 años de construcción y 22 de operación).

Estatus actual:

Estudios de factibilidad finalizados.¹

Ya se realizó el proceso de precalificación pero se tiene que actualizar en 2023, este proyecto puede llevarse a publicar las bases de licitación en 2023

Ingresos

Pagos por disponibilidad e ingresos comerciales.

Beneficios / Impacto:

VAN económico social \$ 105,681,142.35

TIR Económico Social: 20,42%.

Usuarios diarios:

12,000 personas.

¹ Se realizaron los estudios de factibilidad pero es necesario actualizarlos dado la zonificación de uso de suelo dada por IDAEH

CENTRO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO



CAPEX TOTAL: USD 270 millones



Plazo contractual: 25 años
(2 años de construcción + 24.9 años de operación)



TIR Proyecto: 17.2%
TIR-Económica: 29.3%
Ratio Beneficio/Costo: 4.2 x



Empleos Generados: 6,000
Usuarios beneficiados: 3.3 millones primer año





Metro Riel

Inversión estimada:
CAPEX USD 930 M (Q7,440 millones)
según estudios técnicos

Generación de empleos directos:
3,500 empleos durante el plazo del
contrato.

Beneficiarios:
252,000 durante el primer año de
operación.

Beneficios / Impacto:
Ahorro potencial de USD209M
(10.7%) al realizarlo bajo esquema APP
TIR Proyecto: 11.03%
TIR-Económica: 36.9%
Ratio Beneficio/Costo: 3.74x



Sistema de transporte público masivo de pasajeros del eje oriente-occidente del área metropolitana de Guatemala (STPM)

Inversión estimada:
CAPEX: USD 333M (Q 2,664 millones)
según estudios técnicos

Generación de empleos directos:
5,000 empleos durante el plazo del
contrato.

Beneficiarios:
300,000 durante el primer año de
operación.

Estatus Actual:
Estudios de Factibilidad.

Construcción, ampliación y mejoramiento del libramiento a la ciudad de Guatemala a través de la Interconexión CA-09 norte – CA-01 oriente (VÍA EXPRÉS)

Generación de empleos

3,800 empleos durante el plazo del contrato.



Inversión estimada:

USD 310 millones (datos preliminares).

Plazo Contractual:

El contrato se tiene contemplado por un plazo de 28 años.

Ingresos del proyecto:

Peaje por uso de la infraestructura + coparticipación del Estado (a ser definida).

Beneficios / Impacto:

Ahorro potencial de **USD300M** al realizarlo bajo esquema APP, debido a complejidad estructural y repartición de riesgos.

Usuarios diarios beneficiados

8,000 usuarios de la infraestructura durante el primer año de operación.

PROYECTOS

1

2

INICIATIVAS



Plantas de biogás, sistema de gestión de residuos sólidos y el desarrollo de pymes de

economía circular



Datos Financieros Iniciales:

CAPEX aproximado:	US\$ 50 millones*
Ingresos:	Generación de energía sostenible, venta de fertilizantes, venta de reciclaje y pago por disponibilidad
Tiempo Contractual:	25 años
Potencialidad como APP:	Alto
Monto aproximado de los estudios:	US 1 millón
Tiempo de los estudios:	10 meses
Prioridad País:	Alta –es un proyecto estrategia sostenible

El proyecto consiste en el desarrollo de plantas de biogás, en donde se perfila como potencial la zona sur del país y la zona occidente.

Las plantas brindarán la oportunidad de integrar ciertas características únicas, generación de energía, producción de fertilizantes por lixiviación y fomento de la participación de las PYMES (pequeñas y medianas empresas) dedicadas al reciclaje empresas relacionadas con materiales como papel, cartón, plástico, llantas, hierro y aluminio, entre otros.

Los objetivos del proyecto son:

1. Generar energía limpia,
2. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero,
3. Establecer un sistema eficiente de gestión de residuos
4. Incrementar la resiliencia de los municipios incluidos en cada estado libre asociado.

Sistema de Centros de Acopio y transformación agroindustrial para el Desarrollo Económico de los Pequeños Agricultores



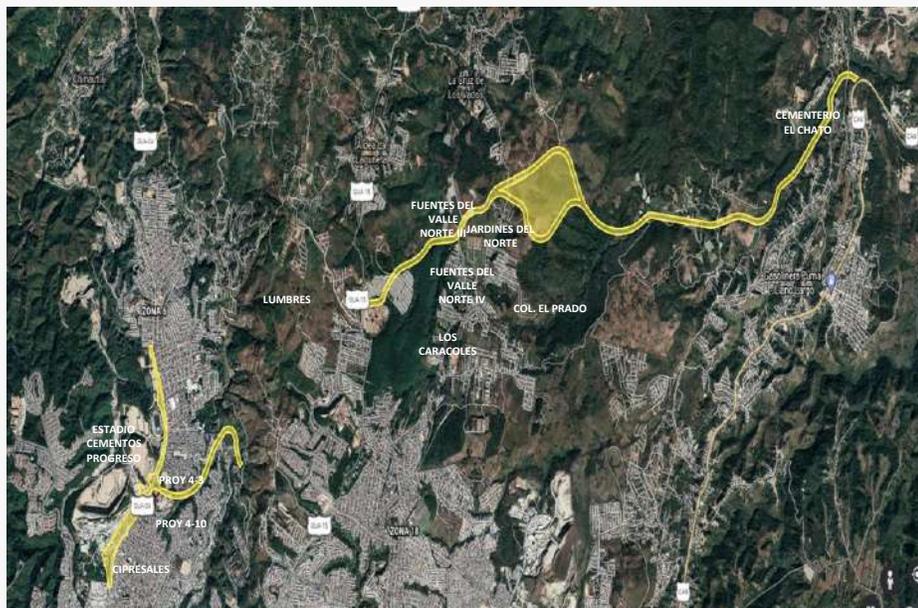
Datos Financieros Iniciales:

CAPEX aproximado:	US\$ 50 millones*
Ingresos:	A definir
Demanda:	A definir
Tiempo Contractual:	Según demanda
Potencialidad como APP:	Medio
Monto aproximado de los estudios:	Q 3 millones
Tiempo de los estudios:	6 meses

El proyecto contempla la construcción de Centros de acopio que cumplen la función de concentrar y reunir y transformar la producción de hortalizas y frutas de pequeños productores.

El objetivo es mejorar la competitividad referente a la cantidad y calidad de producción y acopio; los cuales se deberán equipar tanto en el almacenaje como en el encadenamiento correspondiente a efectos de procesarlos debidamente para ser enviados a los mercados mayoristas urbanos, supermercados o mercados internacionales.

Así mismo se deberá establecer el sistema de transporte y logística, herramientas tecnológicas y capacitaciones a fin de tener buenas prácticas agrícolas –BPA-.



DATOS TÉCNICOS	
Beneficiarios	85,000 Vehículos Diarios
Longitud	24 Kilómetros
Geometría	4 Carriles / 2 por sentido / 2 auxiliares Distribuidores viales
Velocidad de Diseño	60 K/H

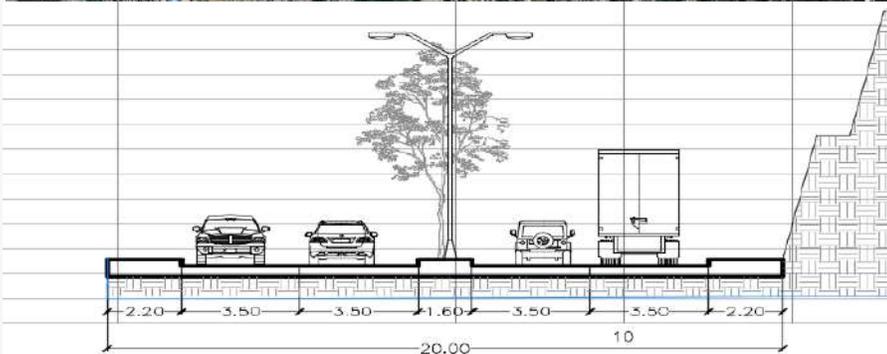
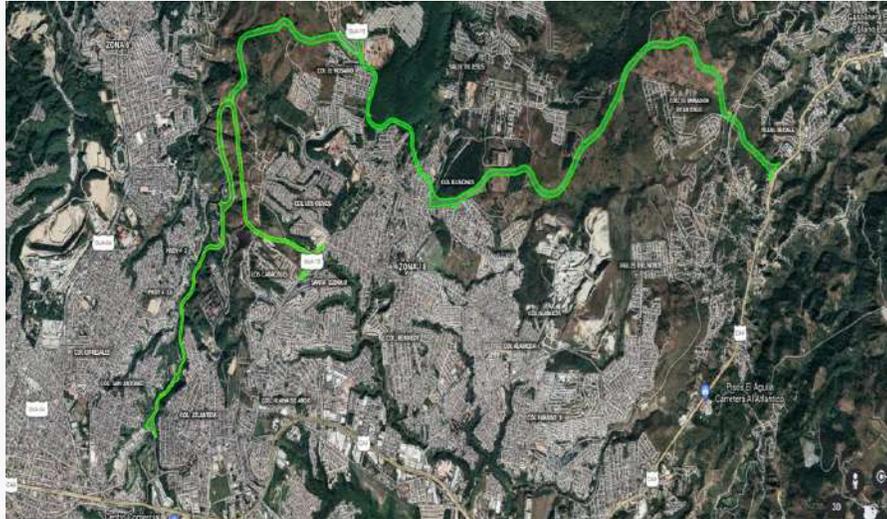
El proyecto contempla el diseño y construcción de un tramo vial desde el kilómetro 17.5 de la CA9, Ruta al Atlántico hacia el Anillo Periférico. Este tramo vial consta de una longitud de **24 kilómetros**.

El objetivo es brindar la posibilidad de ingreso a la ciudad al transporte de carga, sin restricción de horario, utilizando esta ruta alterna con pago de peaje.

Así mismo, este tramo mejora la calidad de vida de los habitantes de la zona 18, siendo esta la más densamente poblada de la ciudad de Guatemala.

Datos Financieros Iniciales:

- CAPEX aproximado: US\$ 160 millones*
- Ingresos: Peajes por paso de la carretera
- Demanda: 85,000 Vehículos Diarios
- Tiempo Contractual: 25 años
- Potencialidad como APP: Alto
- Monto aproximado de los estudios: US 2 millones
- Tiempo de los estudios: 10 meses
- Prioridad municipal: Alta
- Prioridad País: Alta – apoya la conectividad y es un proyecto estrategia puerto a puerto



DATOS TÉCNICOS	
Longitud de conexión	15 Kilómetros
Carriles conexión	2 carriles en ambos sentidos
Distribuidores	Puentes Cortes y Rellenos
Beneficiados	50,000 Vehículos Diarios

Tramo vial de cuatro carriles iniciando en la 4ta Calle zona 18, desde el Bulevar Las Buganvillas hasta el km 14.5 de la CA-9. Longitud 15 km.

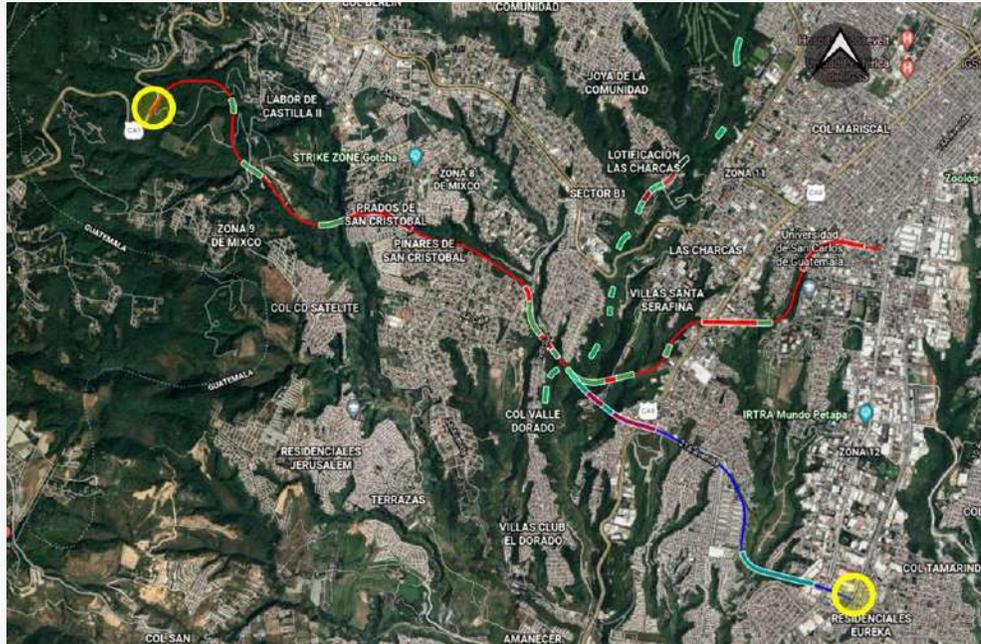
Principales objetivos:

- Agilizar la circulación a través de la zona 18 capitalina..
- Generar vivienda social, zonas económicas y empleo local.
- Líneas exclusivas de transporte para lograr la recuperación de la inversión.

Datos Financieros Iniciales:

CAPEX aproximado: US\$ 137.5 millones*
 Ingresos: Peajes por paso de la carretera
 Demanda: 50,000 Vehículos Diarios
 Tiempo Contractual: 25 años
 Potencialidad como APP: Alto
 Monto de los estudios: US 2.5 millones
 Tiempo de los estudios: 10 meses
 Prioridad País: Alta –apoya la conectividad, el empleo y la vivienda

Interconexión CA-1 Occidente – CA-9 Sur



Conexión vial a través de puentes y túneles de la CA-1 Occidente San Lucas Sacatepéquez, con la CA-9 sur Monte María.

Apoya estrategia Puerto a Puerto y Frontera a Frontera de Guatemala no se Detiene.

Principales objetivos:

- Apoyar la movilidad y la competitividad
- Acercar productos perecederos de exportación a la zona aeroportuaria
- Apoyar la movilidad turística de Antigua Guatemala al AILA.

DATOS TÉCNICOS

Beneficiarios	50,000 Vehículos Diarios
Longitud	10 Kilómetros
Geometría	4 Carriles / 2 por sentido / Ciclovía
Velocidad de Diseño	60 K/H
Geometría	Puentes Cortes y Rellenos

Datos Financieros

CAPEX :	US\$ 158 millones*
Ingresos:	Peajes por paso de la carretera
Demanda:	50,000 Vehículos Diarios
Tiempo Contractual:	25 años
Potencialidad como APP:	Alto
Monto de los estudios:	USD\$ 2.5 millones
Tiempo de los estudios:	14 meses
Prioridad País:	Alta, apoya la conectividad puerto a puerto

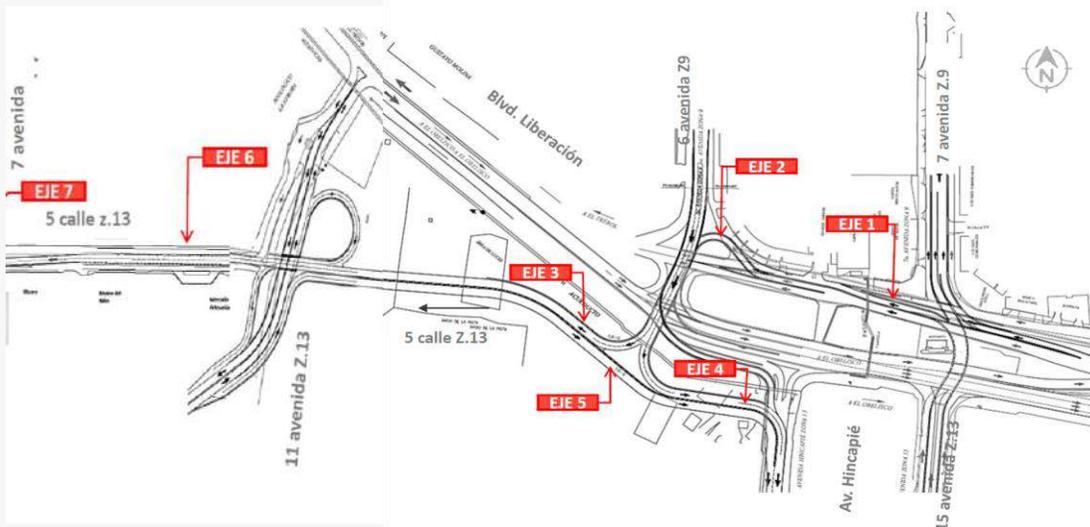
Conectividad Zona 9, 12 y 13



Conjunto de obras de 5 ejes viales que mejorarán las geometrías de los Pasos a Desnivel Jorge Ubico y Reloj de Flores con rampas de acceso hacia Boulevard Liberación, 6 avenida zona 9, Aeropuerto y Avenida Hincapié

Objetivos Principales:

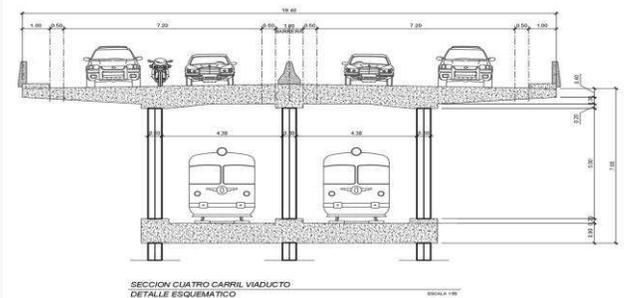
- Mejorar la movilidad urbana en área con TPDA de 132,000
- Acortar los tiempos de viaje de los usuarios
- Descongestionar accesos del AILA, 6ta y 7ma Avenidas zona 9



Datos Financieros

CAPEX aproximado:	US\$ 48 millones*
Ingresos:	A definir
Demanda:	132,000 Vehículos Diarios
Tiempo Contractual:	25 años
Potencialidad como APP:	Bajo
Monto de los estudios:	USD\$ 4millones
Tiempo de los estudios:	6 meses
Prioridad municipal:	Alta(proyecto priorizado municipal)

Conexión Cenma - Petapa



El proyecto contempla la construcción de un puente vehicular de dos niveles el primer nivel para paso del proyecto Metro Riel, el segundo nivel es para tránsito vehicular.

El proyecto tiene dos objetivos siendo el principal el conectar al municipio de Villa Nueva y Guatemala mediante un puente que ayude a reducir las largas colas de acceso a la ciudad y mejore la calidad de los habitantes de la zona, el segundo objetivo es la reducción del CAPEX del Proyecto Metro Riel.

DATOS TÉCNICOS	
Longitud	812.50 metros
Geometría	10.40 metros en el nivel 1 (METRORIEL), para el paso de dos unidades del sistema METRORIEL, y 19.40 metros en el nivel 2 (paso vehicular), para una distribución de 4 carriles, 2 en ambos sentidos.

Datos Financieros Iniciales:

CAPEX aproximado:	US\$ 154 millones*
Ingresos:	Peajes por paso de la carretera
Demanda:	65,000 Vehículos Diarios
Tiempo Contractual:	25 años
Potencialidad como APP:	Alto
Monto aproximado de los estudios:	Q 900 mil
Tiempo de los estudios:	10 meses
Prioridad municipal:	Alta
Prioridad País:	Alta, apoya la conectividad puerto a puerto



El proyecto “Conexión Vial Zona 12 – Zona 13 Ciudad de Guatemala” consiste en la conexión vial a través de un puente entre zona 12 y zona 13; dicha conexión se proyecta específicamente desde Calzada Atanasio Tzul y 24 calle zona 12 hacia 7 avenida zona 13, el mismo contempla la construcción de un puente de aproximadamente 1.1 kilómetros de longitud, en el que se desplazarán 3 carriles por cada sentido .

Apoya la competitividad de la carga aérea, ya que conecta a la zona industrial con la zona aeroportuaria, así mismo mejora los tiempos de viaje para los vecinos de zona 12 a zona 13, 9 y 10 y viceversa.

DATOS TÉCNICOS	
Beneficiarios	30,000 Vehículos Diarios
Longitud	1.1 Kilómetros
Geometría	6 Carriles / 3 por sentido
Velocidad de Diseño	60 K/H
Geometría	Puentes Cortes y Rellenos

Datos Financieros Iniciales:

CAPEX aproximado: US\$ 35 millones*
 Ingresos: Peajes por paso de la carretera
 Demanda: 30,000 Vehículos Diarios
 Tiempo Contractual: 20 años
 Potencialidad como APP: Alto
 Monto aproximado de los estudios: Q 900 mil
 Tiempo de los estudios: 10 meses



GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
GUATEMALA