

# 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.

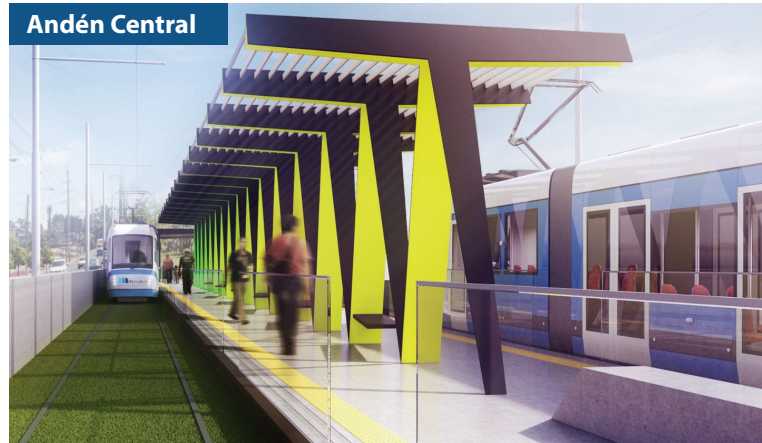
Contará con 20 estaciones y una flota inicial de 35 trenes, la cual se estima que podrá aumentarse hasta 47 en los últimos años de operación.

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](http://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.**