

Comunicado de Prensa

Aprueban el estudio definitivo de ingeniería EDI del proyecto de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica: Autopista Escuintla-Puerto Quetzal

El país da un paso importante en el desarrollo de la infraestructura vial, atracción de inversión y certeza jurídica, con la aprobación del EDI del proyecto Autopista Escuintla-Puerto Quetzal.

Guatemala, 21 de junio de 2024- El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda CIV, por medio de su equipo técnico aprobó el estudio definitivo de ingeniería del proyecto "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias de la Autopista Escuintla-Puerto Quetzal con Cobro de Peaje", primer proyecto de alianzas público privadas aprobado en el país, mediante el decreto 18-2021 del Congreso de la República de Guatemala.

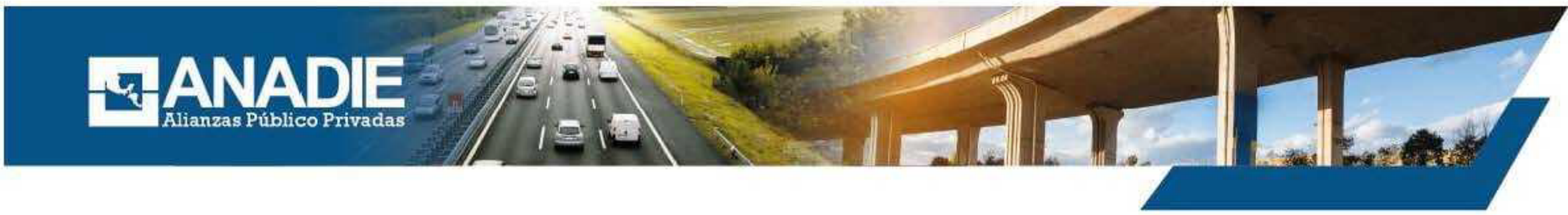
El estudio definitivo de ingeniería (EDI) es un conjunto de estudios técnicos que proporciona la solución técnica para el desarrollo del proyecto, cumpliendo con la normativa establecida en el contrato de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica.

Todo el diseño está a cargo del participante privado, por lo que el Estado no ha invertido en ese renglón.

El proyecto de la Autopista Escuintla–Puerto Quetzal abarca del Km. 60.9 al 102.1, que conecta el municipio de Escuintla con Puerto Quetzal y tiene como objetivo convertir el actual tramo carretero de la ruta Centroamericana CA-9 Sur "A", en una autopista con estándares de calidad internacionales y altos niveles de servicio.

El tramo en mención, representa un importante corredor logístico para el país debido a que comunica el área metropolitana con el Puerto Quetzal. Además, el tramo conecta a los usuarios con importantes sitios turísticos en el pacífico, proyectos industriales e inmobiliarios.

En este proyecto de alianzas público privadas es el inversionista Consorcio Autopistas de Guatemala (CONVIA) quien aportará la totalidad del costo de la obra, por lo que el Estado no invierte del presupuesto para esta infraestructura, pero obtendrá ingresos por concepto de canon e impuestos a lo largo de la operación.



De acuerdo a lo establecido en el contrato, el inversionista privado dará al Estado el 4% de sus ingresos brutos en concepto de canon durante los primeros ocho años de operación, y el 41.13% a partir del año nueve hasta la finalización del contrato. Adicional a esto, la empresa pagará los impuestos correspondientes y destinará por lo menos el 1% del valor de la obra para proyectos de responsabilidad social empresarial.

La infraestructura contempla varias obras entre las que destacan:

- Construcción y rehabilitación del pavimento (41.2 Km. de ambos lados)
- 5 distribuidores de tránsito
- 2 puentes a reconstruir
- 5 paradas de buses
- 7 pasarelas
- 17 pasos de ganado
- 2 estaciones de cobro de peaje
- 5 estaciones de pesos y dimensiones
- 7 estaciones de seguridad con cámaras de videovigilancia (zonas de emergencias y pasarelas)
- 1 mercado de frutas
- Otras mejoras en la seguridad vial, así como medidas de mitigación socio ambiental

Además, el proyecto incluye mantenimiento durante los 25 años que durará el contrato y en ese período se verificará la calidad y cumplimiento de estándares de calidad en la obra, mediante indicadores de servicio.