

**CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE GUATEMALA**

**INFORME DE RECOMENDACIONES  
COMISIÓN ESPECÍFICA**

**CONECTIVIDAD PARA EL DESARROLLO E INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD**

Guatemala, 30 de noviembre 2022



## I. Índice

I.	INTRODUCCIÓN	1
II.	REPRESENTANTES	1
III.	ANTECEDENTES	2
IV.	IDENTIFICACIÓN DE BRECHAS	6
V.	RECOMENDACIONES GENERALES DE LA COMISIÓN ESPECÍFICA	11
VI.	RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS DE LA COMISIÓN	15
VII.	MATRIZ DE BRECHAS Y RECOMENDACIONES GENERALES DE LA COMISIÓN ESPECÍFICA	18

## I. Introducción

En el Plan de Reactivación Económica y Social (PRES) en el año 2021 el Consejo Económico y Social de Guatemala, definió dentro de sus componentes sustantivos el de: ***Conectividad para el desarrollo e infraestructura para la competitividad***, con el cual se busca definir un plan que abarque la infraestructura tecnológica, cobertura digital e infraestructura vial. Asimismo, como priorización estratégica se busca ampliar las condiciones para mejorar la competitividad del país y la generación de empleo digno para todos.

El CES, como parte de la Agenda Estratégica en continuidad del abordaje del Plan de Reactivación Económica y Social (PRES), la Comisión Permanente crea la Comisión Específica de Conectividad para el desarrollo e infraestructura para la competitividad en adelante “la Comisión”, la cual fue sometida a conocimiento y aprobación de la Asamblea Ordinaria el 22 de junio de 2022.

Dentro de las atribuciones de la Comisión, según el Reglamento Interno del Consejo<sup>1</sup> se citan las siguientes:

- a) Elaborar un análisis profundo sobre el tema o asunto sometido a su consideración;
- b) Producir las bases de la ponencia sobre el tema o asunto sometido a su consideración;
- c) Hacer recomendaciones generales y específicas sobre el tema o asunto sometido a su consideración;
- d) Cualquier otra que específicamente le otorgue la Comisión Permanente o la Asamblea del Consejo.

Por tanto, con el presente informe se presentan las recomendaciones sobre conectividad para el desarrollo e infraestructura para la competitividad en el país.

## II. Representantes

La Comisión específica se conformó de dos consejeros titulares de cada sector productivo, con los integrantes que se describe a continuación:

1. Alberto Antonio Boj González (Sector Trabajador)

---

<sup>1</sup> Asamblea Ordinaria del Consejo Económico y Social de Guatemala, resolución 05-2013.

2. Mirna Liliana Nij (Sector Trabajador)
3. Ricardo Obiols Bolaños (Sector Empresarial)
4. Sergio de la Torre Gimeno (Sector Empresarial)
5. Luis Alberto Aquino Barrientos (Sector Cooperativista)
6. Edwin Leonel Delgado Hernández (Sector Cooperativista)

### III. Antecedentes

La infraestructura para la competitividad se define como aquella que maximiza la productividad en un territorio, potencializa los recursos invertidos, y se evalúa a través de la Formación Bruta de Capital (Pública y Privada)<sup>2</sup>. La infraestructura para la competitividad tiene una clara vinculación con el desarrollo económico y social de un país ya que tiene un impacto directo en la calidad de vida de las personas. Esto implica una prestación adecuada de los servicios y acceso a condiciones básicas para su subsistencia, mejora en empleo y competitividad. Podemos concluir, que la infraestructura para la competitividad es un requerimiento básico y urgente para el desarrollo de un país.

Dentro de los componentes de infraestructura para la competitividad<sup>3</sup> podemos mencionar servicios domiciliarios<sup>4</sup>, fomento productivo<sup>5</sup>, desarrollo urbano<sup>6</sup>, movilidad interna<sup>7</sup>, mitigación de riesgos<sup>8</sup> y conectividad global<sup>9</sup>.

La infraestructura para la competitividad tiene una relación estrecha con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9 (ODS 9) relativo a Industria, Innovación e infraestructura que tiene como propósito

---

<sup>2</sup> FUNDESA, Plan Macro-Estratégico de Infraestructura para la Competitividad, 2019, pp.13.

<sup>3</sup> FUNDESA, *Ob cit.*, 2019.

<sup>4</sup> Vivienda, agua, desagües, luz, internet, captación de agua, huertos familiares, aprovechamiento de electricidad, control de temperatura, suelo, pared y techo.

<sup>5</sup> Edificaciones (educación, salud, seguridad) aceras, calles, señales, parqueos, pasarelas, vigilancia, plazas, jardines, parques, estadios, registros, archivos y oficinas.

<sup>6</sup> Riego, centros de acopio, mercados, abastos, cilos, parques industriales almacenadoras, básculas, telecomunicaciones, acueductos y producción, y transmisión de energía

<sup>7</sup> Muros, taludes, elbases, presas aereadores, tanques superficiales, derivadoras, colectores, rellenos sanitarios, plantas de tratamiento y plantas potabilizadoras

<sup>8</sup> Caminos, carreteras, arcones, puentes, libramientos, túneles, circunvacionales, trenes, terminales, pasos a desnivel, estaciones, vías exclusivas e interconexiones.

<sup>9</sup> Aeorpuertos, torres, pistas, terminales, hangares, helipuertos, plataformas, rompeolas, escolleros, muelles, aduanas, fronteras, red digital y espacio aéreo.

*“Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.”* Dentro de las cuales es relevante para el asunto sometido análisis de la comisión específica la identificación de las siguientes metas<sup>10</sup>:

1. Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos;
2. Promover una industrialización inclusiva y sostenible y, de aquí a 2030, aumentar significativamente la contribución de la industria al empleo y al producto interno bruto, de acuerdo con las circunstancias nacionales;
3. Aumentar el acceso de las pequeñas industrias y otras empresas, particularmente en los países en desarrollo, a los servicios financieros, incluidos créditos asequibles, y su integración en las cadenas de valor y los mercados;
4. De aquí a 2030, modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales, y logrando que todos los países tomen medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas;
5. Aumentar la investigación científica y mejorar la capacidad tecnológica de los sectores industriales de todos los países, en particular los países en desarrollo, entre otras cosas fomentando la innovación y aumentando considerablemente, de aquí a 2030, el número de personas que trabajan en investigación y desarrollo por millón de habitantes y los gastos de los sectores público y privado en investigación y desarrollo;
6. Facilitar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes en los países en desarrollo mediante un mayor apoyo financiero, tecnológico y técnico;
7. Apoyar el desarrollo de tecnologías, la investigación y la innovación nacionales en los países en desarrollo, incluso garantizando un entorno normativo propicio a la diversificación industrial y la adición de valor a los productos básicos, entre otras cosas;
8. Aumentar significativamente el acceso a la tecnología de la información y las comunicaciones y esforzarse por proporcionar acceso universal y asequible a Internet en los países menos adelantados.

---

<sup>10</sup> Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/infrastructure/>

Para lograr las metas descritas, el Índice de Competitividad Global 2019 realizado por el Foro Económico Mundial <sup>11</sup> resulta ser un punto de partida de referencia para analizar las condiciones de infraestructura y adopción de las TIC en nuestro país. Estas son requerimientos básicos para la competitividad en la cual Guatemala se encuentra en la posición 98 de 141 países.

En el **pilar de infraestructura** en el país se tiene una calificación de 55.9 con una posición de 102 de 141 países evaluados. En dicho componente se analiza para su calificación lo siguiente:

- Infraestructura de transporte
- Conectividad vial
- Calidad de la infraestructura vial
- Densidad ferroviaria
- Eficiencia de los servicios ferroviarios
- Conectividad aeroportuaria
- Eficiencia de los servicios de transporte aéreo
- Conectividad del transporte marítimo de línea
- Eficiencia de los servicios portuarios
- Infraestructura de servicios públicos
- Acceso a la electricidad
- Calidad del suministro eléctrico
- Exposición a condiciones inseguras agua potable
- Realidad del suministro de agua

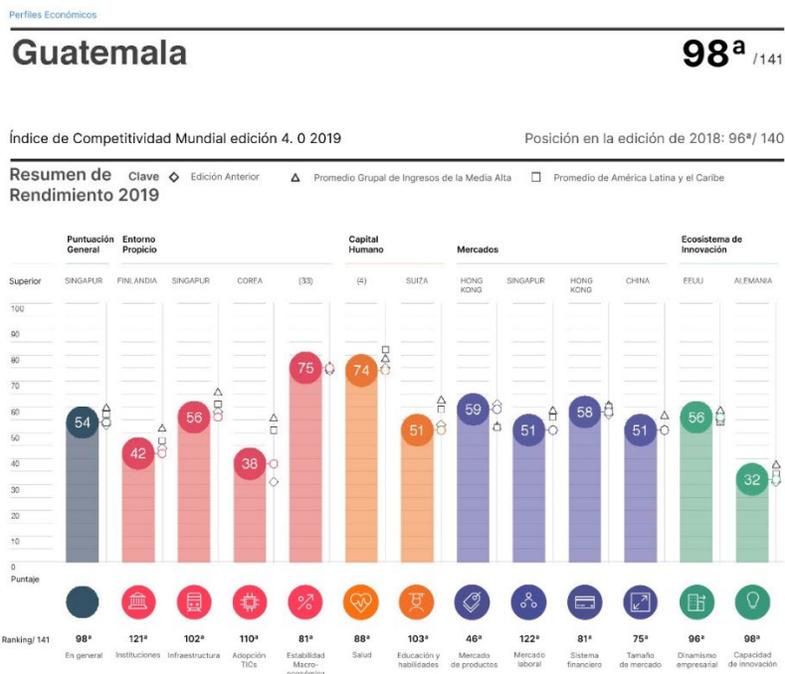
Por su parte, en el pilar de **adopción de TIC** en el país se tiene una calificación de 37.7 con una posición de 110 de 141 países evaluados, en dicho componente se evalúa lo siguiente:

1. Suscripción a telefonía celular móvil
2. Suscripción de banda ancha móvil
3. Suscripción de internet de banda ancha fija

---

<sup>11</sup>El Índice de Competitividad global tiene agrupado 12 pilares de competitividad: 1. Instituciones; 2. Infraestructura; 3. Adopción de TIC's; 4. Estabilidad Macroeconómica; 5. Salud; 6. Habilidades; 7. Mercado de Productos; 8. Mercado de labores; 9. Sistema Financiero; 10. Tamaño de Mercado; 11. Dinamismo Empresarial y 12. Capacidad de innovación.

4. Suscripción de internet de fibra
5. Usuarios de internet



(Recuadro 1) <sup>12</sup>

Los dos pilares analizados son de suma importancia si se desea lograr una conectividad para el desarrollo e infraestructura para la competitividad que abarca infraestructura tecnológica, cobertura digital e infraestructura vial. Este es uno de los mandatos específicos de análisis de la Comisión.

Al analizar el índice, se puede observar que Guatemala tiene varias brechas que superar. En términos generales la infraestructura de Guatemala es deficitaria y necesita una priorización de forma urgente. Para el efecto, el cumplimiento de las metas del ODS 9 se considera que por medio de políticas idóneas y directrices claras que permitan el desarrollo de más infraestructura en el país, pues solo de esta forma, se logrará una visión a largo plazo con proyectos de infraestructura de calidad.

<sup>12</sup> Resultados de Guatemala en el Índice de Competitividad Global 2019

A continuación, se establecen las principales brechas que la Comisión identificó, así como los principales cuellos de botella en la materia, para luego hacer las recomendaciones pertinentes.

#### IV. Identificación de brechas

La Comisión ha identificado nueve brechas en Guatemala que no han permitido el correcto desarrollo de la conectividad para el desarrollo e infraestructura para la competitividad, que se describen a continuación:

##### **1. Falta de planificación y de implementación políticas públicas orientadas a la infraestructura con una visión país**

Guatemala actualmente no cuenta con una política pública orientada al desarrollo e infraestructura para la competitividad con una visión país, lo que dificulta que se tenga una visión a largo plazo para que el gobierno oriente la institucionalidad pública hacia los objetivos sociales, políticos y económicos y, por ende, alcanzar el crecimiento económico y desarrollo social que necesita el país.

Por tanto, la Comisión Específica ha identificado que, al no contar con una política, en las instituciones relacionadas con infraestructura se generan las siguientes consecuencias:

- a) Los proyectos de infraestructura tienen una debilidad en su diseño, pues se realizan sin una orientación estratégica adecuada.
- b) No existe una articulación en la planificación entre las distintas unidades ejecutoras de infraestructura ni municipalidades, es necesario incentivar proyectos tales como el de corredores económicos que permiten tener una visión regional de intervenciones de proyectos que necesita el país.
- c) La asignación presupuestaria para la ejecución de proyectos de infraestructura tiene una mala gestión en el aprovechamiento de los recursos económicos, y no se utiliza de forma adecuada para la generación de infraestructura que necesita el país.
- d) Las unidades ejecutoras no tienen la capacidad de tener programas adecuados con base a una visión integral nacional.

Un ejemplo claro es el Listado Geográfico de Obras, que cada año se elabora con el detalle de gastos e inversiones que realizan los diferentes Consejos Departamentales de Desarrollo Urbano y Rural, sin que tengan una visión integral de país sobre las prioridades y necesidades reales que necesita Guatemala solventar.

Por tanto, contar con una política pública integral con una visión país en la materia coadyuvaría a tomar mejores decisiones como país al planificar adecuadamente, y de esta forma asignar recursos de forma eficiente para el bienestar de todos los guatemaltecos, y su ejecución con base a criterios técnicos. Sin embargo, para la creación de una política pública integral en esta naturaleza, debe existir voluntad política de la institucionalidad pública, así como en el futuro la revisión y actualización tomando como base las necesidades que se vayan sucediendo.

## **2. Falta de un diagnóstico y certeza de información**

Actualmente, en Guatemala no contamos con información cuantitativa ni cualitativa real que permita realizar un diagnóstico y análisis adecuado sobre las inversiones en infraestructura. No se cuenta con las estadísticas que permitan conocer la calidad, efectividad, eficiencia de la infraestructura y demás servicios, que puedan permitir una toma de decisiones adecuada.

La falta de certeza de información hace estar en una incertidumbre en la toma de decisiones y por ende no permite definir una estrategia a largo plazo y una mala gestión de las unidades ejecutoras de infraestructura (el CES ha propuesto en el PRES, que es urgente contar con un Sistema Nacional de Información).

## **3. Falta de capital humano técnico**

Actualmente existe una falta de especialización técnica del personal en las unidades ejecutoras de infraestructura. Esto es debido a que no se cuenta con un proceso de oposición o de carrera de

servicio civil que permita un reclutamiento competitivo de conformidad con perfiles o competencias específicas. Aunado a lo anterior, no se cuenta con un subsistema de recursos humanos que realice evaluaciones periódicas y monitoreos de desempeño.

Asimismo, se considera que no existe una adecuada capacitación sobre el personal que permita desarrollar sus capacidades y especialización en nuevas tecnologías incluyendo mejores prácticas internacionales, que permita tener conocimientos específicos en las unidades ejecutoras.

#### **4. Corrupción**

En los resultados para el año 2021 del Índice de Percepción de la Corrupción (IPC), que elabora anualmente Transparencia Internacional, Guatemala tuvo una puntuación de 25 de 100, posicionando al país en el puesto número 150 de 180 países.<sup>13</sup> Esto demuestra que Guatemala ha sido cooptada en los últimos años por la corrupción en la administración pública, por clientelismo e intereses políticos. Para combatir este flagelo es necesario realizar reformas estructurales, especialmente, en el sistema de contratación pública.

#### **5. Falta de calidad en la ejecución de infraestructura**

La calidad de infraestructura tiene un impacto directo en la vida de los guatemaltecos y en el crecimiento económico del país. Además, es una base angular para el sector transporte, turístico, logístico, comercial e industrial.

Cada año, en la época de lluvia se agudiza en Guatemala la precariedad de la obra pública contratada por el Estado, especialmente de la red vial. El país ocupa el puesto número 98 de 141 países en el Índice de Competitividad Global de 2019 elaborado por el Foro Económico Mundial, en donde en calidad de la infraestructura vial, se tiene una calificación de 24.1, ubicándonos en la posición 132 de 141 países. Dicha puntuación es consecuencia de múltiples factores tales como: planificación inadecuada, personal sin capacidad técnica requerida en las instituciones, corrupción en las contrataciones o procesos de contratación que se vuelve ineficiente al no verificar la selección adecuada en aspectos de capacidad y criterios técnicos, para contar con productos y servicios de

---

<sup>13</sup> Disponible en: <https://www.transparency.org/en/cpi/2021/index/gtm>

calidad. Asimismo, otro factor influyente en la calidad de la infraestructura en el país es que tampoco se hace el mantenimiento y el cuidado oportuno de la obra pública.

Finalmente, se considera que no existen normativas técnicas actualizadas tanto en planificación, diseño, ejecución y mantenimiento, especialmente en el eje de la infraestructura vial.

## **6. Falta de uso de tecnología e innovación**

Con la globalización y el avance tecnológico a nivel mundial es indispensable que en el país se actualice en el uso de herramientas tecnológicas, se adapte a las necesidades actuales y haga de Guatemala un país competitivo. Una de las brechas que se identificaron en Guatemala es en la adopción de Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) que abarca las suscripciones a telefonía celular móvil, suscripción de banda ancha móvil, suscripción de internet de banda ancha fija, suscripción de internet de fibra y usuarios de internet. Este es uno de los factores indispensables dentro del mercado para facilitar procesos y conectividad internacional. Si bien Guatemala ha mejorado en los últimos años, alcanzando mayores porcentajes de usuarios de internet debido al alcance de telefonía móvil a nivel nacional, la mayoría de la población todavía no tiene acceso. Además, debe hacerse el esfuerzo en instituciones educativas para desarrollar las habilidades tecnológicas de los alumnos para aprovechar su máximo uso.

## **7. Sistema de contratación pública deficiente**

Si bien el sistema de contratación pública ha sido mejorado en los últimos años, aún presenta varias deficiencias. En primer lugar, se puede observar la ineficiencia en los procesos de contratación. El sistema aún se caracteriza por ser lento y engorroso, en donde las entidades optan por seguir los procesos de excepción, compra de baja cuantía y compra directa que fomentan la corrupción. Un ejemplo claro es el estado de excepción por emergencias por catástrofes naturales, que necesitan un proceso de contratación diferente con normas claras y de forma transparente que permitan actuar de forma ágil.

En segundo lugar, es necesario contar con un nuevo marco normativo. La ley de Contrataciones vigente ha sido reformada varias veces, sin embargo, con tantos cambios implementados, no existe

uniformidad en los procesos. Aunado a ello, varias de las reformas se hicieron en aras de la transparencia, castigando la eficiencia de los procedimientos. Ejemplo claro de esto, es el Registro General de Adquisiciones del Estado que su propósito era evitar la corrupción que se daba al contar con diversos registros de precalificados. Sin embargo, en la actualidad presenta un cuello de botella a las empresas, que muchas veces optan por no participar en las contrataciones públicas pues el proceso de precalificación se volvió demasiado engorroso y poco competitivo, ligado a que se ha prestado a corrupción.

Otros problemas evidenciados se reflejan en temas de planificación de compras y su presupuesto, procedimientos de financiación, recepción y pago, juntas de licitación y cotización, entre otros. En tercer lugar, existe falta de uniformidad en los procesos de contrataciones públicas, así como de guías o manuales que puedan usar las unidades ejecutoras para evitar discrecionalidades. La calidad en el costo beneficio cuando hablamos de compras públicas sigue siendo el reto a superar.

Finalmente, existen otros mecanismos de contratación que no han sido utilizados de forma óptima en Guatemala, distinto a la contratación tradicional por parte del sector público que pueden analizarse para su implementación buscando el desarrollo de infraestructura y provisión de servicios de forma eficiente y de alta calidad.

## **8. Falta de inversión en infraestructura**

Entendiendo a la infraestructura para la competitividad, que es aquella que maximiza la productividad en un territorio, puede ser medida a través de la Formación Bruta de Capital (Pública y Privada).<sup>14</sup> Para el año 2022 Guatemala tiene una formación bruta de capital fijo del 15.5%, del cual el 1.7% es pública y el 13.8% es privada de conformidad con el Banco de Guatemala. A pesar del impacto que tiene la infraestructura, la Formación Bruta de Capital Pública ha venido en disminución, se estima la brecha de la inversión pública será de cuatro veces para el 2032. Asimismo,

---

<sup>14</sup> FUNDESA, Plan Macro-Estratégico de Infraestructura para la Competitividad, 2019, pp. 18.

actualmente, el presupuesto de las unidades ejecutoras relacionadas con inversión se va más a gasto de funcionamiento que a inversión.<sup>15</sup> Especialmente, vemos una brecha alta en la infraestructura vial, en la cual contamos con 17,833.44 km y la red necesaria es de 37,951.89 km.<sup>16</sup> Sin duda, las necesidades de Guatemala son mayores a los recursos disponibles. Por tanto, se debe buscar otros mecanismos de financiamiento alternativos que no han sido utilizados en el país, que pueden permitir tener recursos suficientes para el desarrollo en infraestructura.

## **9. Falta de un marco legal adecuado**

Nuestra legislación actual se encuentra obsoleta tanto en la infraestructura vial, como en la infraestructura aeroportuaria y portuaria, lo anterior, ha ocasionado grandes costos de operación y prestación de servicios en comparación con otros países de la región, castigando la competitividad del país, al no existir una infraestructura de calidad para la integración de mercados locales e internacionales. El problema del marco legal es estructural, pues se debe revisar el modelo de operación y administración, en la medida que se maximicen los recursos públicos y explotación adecuada de los bienes y servicios del Estado. Además, se debe contar con un marco regulatorio adecuado para la compra y contrataciones del Estado de forma ágil y transparente, como se mencionó anteriormente.

## **V. Recomendaciones generales de la Comisión Específica**

### **1. Planificación e implementación de políticas públicas orientada a la infraestructura con una visión país**

- 1.1** Generar una política pública integral de infraestructura como instrumento de planificación estratégica con una visión país con los diferentes aspectos de la infraestructura para la economía (camino y carreteras, suscripción de telefonía móvil y banda ancha móvil y acceso a internet) con evaluaciones técnicas y económicas, acompañada de la voluntad política para que haga viable la ejecución a largo plazo.

---

<sup>15</sup> Alianza Técnica de Apoyo al Legislativo, Reflexiones sobre el proyecto de presupuesto 2022., disponible en: [http://www.fundacion2020.org.gt/images/fundacion2020/PresentacionPresupuesto2022\\_12-10-21\\_ATAL.pdf](http://www.fundacion2020.org.gt/images/fundacion2020/PresentacionPresupuesto2022_12-10-21_ATAL.pdf)

<sup>16</sup> Fundesa Enade 2017 Propuesta de Infraestructura.

- 1.2 La política pública deberá ser el marco de acción de largo plazo para orientar la institucionalidad pública hacia objetivos sociales, políticos y económicos para el crecimiento y desarrollo humano.
- 1.3 La política pública deberá ser el instrumento técnico, que genere confianza y credibilidad en los ciudadanos y demás sectores.
- 1.4 Fortalecer la capacidad de planeación e inversión a largo plazo en cada entidad pública que ejecute obra pública.
- 1.5 Coordinación e integralidad de los diferentes niveles de gobierno, nacional y locales para tener una visión homogénea.
- 1.6 Promoción de planes de ordenamiento territorial dentro de los municipios y coordinación entre ellos, pudiera ser la viabilidad del proyecto de Corredores Económicos como propuesta de reactivación económica.
- 1.7 Gestión y mitigación de riesgos dentro de los municipios.

## **2. Necesidad de diagnóstico y certeza de información**

- 2.1 Se propone la mejora al sistema de información que nutra de los procesos de toma de decisión estratégica con datos de calidad, actualizados, estratégicos y oportunos.
- 2.2 La información debe ser tanto cuantitativa (cuanta infraestructura tenemos) y de alta calidad, para la cual es necesario realizar diagnósticos periódicos de estado actualizado de la infraestructura para la toma de decisiones.
- 2.3 Se propone fortalecer el Instituto Nacional de Estadística, por medio de una reforma integral que lo dote de independencia y sobre todo de capacidad de funcionamiento técnico.

## **3. Capital Humano Técnico**

- 3.1 Modernizar la carrera de servicio civil de mandos medios, con el objetivo de fortalecer la institucionalidad de las entidades públicas relacionadas con la infraestructura. Con el objetivo de hacer más eficiente y eficaz la gestión del servicio civil en esas instituciones, mediante reformas al sistema de servicio civil en Guatemala.

#### **4. Transparencia**

- 4.1** Transparencia en contratación y administración que involucra fiscalizar de forma activa las adquisiciones y contrataciones que se realizan, así como el proceso de estas.
- 4.2** Recuperar la confianza, interés y certeza jurídica de empresas en participar en los procesos de contrataciones públicas, a través de procedimientos de contrataciones transparentes.
- 4.3** Contratación de proveedores del Estado con la calificación adecuada en todos los aspectos.

#### **5. Calidad en la ejecución de obras públicas en infraestructura**

- 5.1** Garantizar altos estándares de calidad para alcanzar los niveles de infraestructura competitiva para el desarrollo económico y social.
- 5.2** Las bases de licitación deben tener los requerimientos técnicos de calidad.
- 5.3** Se debe contar con una supervisión adecuada y constante.
- 5.4** Implementación de normativa técnica nacional estandarizada con las mejoras prácticas internacionales.
- 5.5** Desarrollo e implementación de herramientas tecnológicas para la toma de decisiones, como por ejemplo el software Highway Development & Management (HDM en sus siglas en inglés) y sus actualizaciones para la planificación y evaluación en el mantenimiento de la red vial.

#### **6. Uso de Tecnología e innovación**

- 6.1** Inversión en investigación, innovación y tecnología, especialmente en la infraestructura económica para la competitividad y para la atracción de inversión extranjera directa.

#### **7. Contratación eficiente**

- 7.1** Eficiencia y eficacia en contratación pública mediante innovación en metodologías que podría conllevar cambios regulatorios.
- 7.2** Implementar los métodos de contratación distinta a la tradicional.

- 7.3 Mejorar y transparentar la aprobación del listado geográfico de obras (proponer forma de priorización bajo parámetros técnicos y económicos según las necesidades del país).
  - 7.4 Contar con un proceso de contratación de forma ágil y transparente de contratación en casos de emergencia y estados de excepción.
  - 7.5 Mejora y agilización en la precalificación (mejoras al Registro General de Adquisiciones del Estado) incentivo para que más empresas participen.
  - 7.6 Sistema efectivo y transparente de pago (incentivo para que más empresas participen).
  - 7.7 Priorizar proyectos de gran envergadura y de larga duración que tengan efectos económicos y sociales en beneficio del país, en base a una planificación con criterios técnicos que incluya el impacto económico y social.
  - 7.8 Fomentar la participación de medianas empresas con base al principio de libre competencia en igualdad de condiciones.
  - 7.9 Fortalecer la transparencia y las regulaciones en las penalizaciones para evitar el conflicto de interés entre contratistas, supervisores, funcionarios, etc.
- 8. Mayor inversión en infraestructura**
- 8.1 El Estado debe realizar mayor inversión para proyectos de infraestructura.
  - 8.2 Desarrollar y fortalecer los sistemas financieros como mecanismos de inversión.
  - 8.3 Crear un fondo suficiente y seguros para las emergencias cuando haya casos de excepción.
  - 8.4 Buscar mecanismos de financiamiento alternativos que pueden permitir contar con recursos suficientes para el desarrollo en infraestructura.
- 9 Marco legal adecuado**
- 9.1 Reformas estructurales sobre la modalidad de administración, operación y prestación de servicios para la infraestructura aeroportuaria, portuaria e infraestructura vial.
  - 9.2 Además de, contar con un marco regulatorio adecuado para la compra y contrataciones del Estado de forma ágil y transparente.

## VI. Recomendaciones específicas de la Comisión

Al constituir la infraestructura para la competitividad un requerimiento básico y urgente para el desarrollo de Guatemala, por tanto, la Comisión realiza recomendaciones específicas para lograr la articulación necesaria para contar infraestructura adecuada y eficiente que nos permita aumentar la competitividad del país y mejorar la vida de los guatemaltecos, estas se describen a continuación:

### 1. Hacia una política integral de Infraestructura para el desarrollo y competitividad

Tomando en cuenta las brechas y recomendaciones descritas anteriormente, la Comisión Específica, considera que el primer paso, es crear una política integral de infraestructura para el desarrollo y competitividad con una visión a largo plazo, la cual como mínimo debe buscar y definir metas, prioridades y el presupuesto, para ello es necesario:

- a) **Realizar un diagnóstico del estado actual de la infraestructura:** Se deben recopilar los datos y estadísticas actualizadas, que son necesarias para la toma de decisiones estratégicas, además de realizar el mapeo de los actores clave y marco regulatorio vigente.
- b) **Decisión política:** Lograr el consenso entre los distintos sectores del país, para tener una ruta de acción a largo plazo, para la cual se requiere además una coordinación entre las distintas unidades ejecutoras que materializan infraestructura. Para ello, se debe hacer un proceso participativo con el sector público, productivo, sociedad civil, academia (investigación) y actores internacionales.
- c) **Formulación de programas:** Se debe crear la infraestructura institucional necesaria para alcanzar objetivos de la política planteada. Para ello es necesario definir el marco de actuación de cada entidad relacionada, crear las capacidades institucionales, así como definir la ampliación de cobertura de la infraestructura y de los servicios relacionados a la misma, es decir, la correlación de los planes, programas y proyectos. Por último, es necesario tener sistemas de medición de los avances y el impacto de transformación.

- d) **Ejecución:** En la etapa de ejecución, la generación de infraestructura y prestación de servicios debe ser con la calidad requerida. Para ello se necesita contar con el personal técnico adecuado y una vinculación del presupuesto para poder realizar todos los proyectos planificados, además de realizar mediante controles de niveles de cumplimiento y alcance institucional de resultados de todas las unidades ejecutoras relacionadas en la infraestructura, en la cual debe existir una coordinación y articulación.
- e) **Evaluación:** La etapa de evaluación es de suma importancia para el desempeño, alcance y avances sobre el impacto generado. Para ello, es indispensable contar con instrumentos de medición idónea.

### ¿Qué buscamos?

- a) Servicios e infraestructura de calidad y, por ende, la calidad de vida de los guatemaltecos.
- b) Facilitar la conectividad interna y conectividad global, creando mayores resultados en la productividad en el comercio.
- c) Incrementar la competitividad del país.
- d) Generación de empleo digno.
- e) Desempeño eficiente del gasto público y privado.
- f) Transparencia en la ejecución de proyectos.
- g) Incrementar el turismo.
- h) Frenar la migración.
- i) Tendrá como resultado el desarrollo humano y crecimiento económico y social del país.

Mediante un instrumento de gestión y promoción de la infraestructura para el desarrollo y competitividad tendremos los lineamientos y estrategias para alcanzar el desarrollo económico y social del país. Lo que buscamos es tener una guía metodológica que oriente la gestión y toma de decisiones de todos los actores relacionados con la infraestructura conectividad e infraestructura.

## 2. Aprobación de un marco regulatorio adecuado

Como se evidenció anteriormente, no contamos con un marco regulatorio adecuado, para ello, es indispensable y de forma urgente hacer reformas estructurales sobre la modalidad de

administración, operación y prestación de servicios para la infraestructura aeroportuaria y portuaria. Asimismo, en la infraestructura vial que actualmente se encuentra en crisis.

**¿Cuál sería el contenido mínimo del marco regulatorio?**

1. Modernización del marco normativo, que actualmente se encuentra obsoleto.
2. Implementar mecanismos de planificación a largo plazo, así como reglas claras para priorización en ejecución de proyectos con base a criterios técnicos.
3. Desarrollo e Implementación de mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.
4. Establecer normas y mejores prácticas para la infraestructura aeroportuaria, portuaria y vial.
5. Cambio en la institucionalidad mediante la creación de un órgano técnico, transparente, especializado e independiente.
6. Mecanismos para la búsqueda de reducción de costos logísticos de transporte de personas y bienes, mejorando la competitividad y comercio en el país.
7. Fortalecer el sistema de financiamiento de infraestructura, el cual es indispensable para lograr disminuir las brechas que en la actualidad persisten.
8. Instituir mecanismos eficientes para los procesos de contratación de los proyectos.
9. Establecer marco eficiente para la adquisición de bienes y servicios asociados a la conectividad e infraestructura.
10. Fortalecer mecanismos de solución de controversias y establecer un régimen sancionatorio.

Por tanto, la Comisión considera que con **(1) una política integral de conectividad para el desarrollo e Infraestructura la competitividad; y (2) un marco regulatorio adecuado** se logrará cubrir todas las necesidades que tiene el país de infraestructura y servicios básicos, lo cual fomentará fuentes de empleo digno, así como reducir sustancialmente la brecha de pobreza y desigualdad de oportunidades de los guatemaltecos.

## VII. Matriz de brechas y recomendaciones generales de la Comisión Específica

No.	Identificación de intervención pública o cuello de botella	Recomendación CES
1	Falta de planificación y de implementación políticas públicas orientada a la infraestructura con una visión país.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generar una política pública integral de infraestructura como instrumento de planificación estratégica con una visión país con los diferentes aspectos de la infraestructura para la fomentar la actividad económica (camino y carreteras, suscripción de telefonía móvil y banda ancha móvil y acceso a internet) con evaluaciones técnicas y económicas, acompañada de la voluntad política para que haga viable la ejecución a largo plazo.</li> <li>• La política pública deberá ser el marco de acción de largo plazo para orientar la institucionalidad pública hacia objetivos sociales, políticos y económicos para el crecimiento humano y desarrollo económico.</li> <li>• La política pública deberá ser el instrumento técnico, que genere confianza y credibilidad en los demás sectores.</li> <li>• Fortalecer la capacidad de planeación e inversión a largo plazo en cada entidad pública que ejecute obra pública de esta naturaleza.</li> <li>• Coordinación e integridad de los diferentes niveles de gobierno; nacional y locales para tener una visión integral.</li> <li>• Promoción de Planes de Ordenamiento Territorial (POT) dentro de los municipios y coordinación entre ellos, como podría ser hacer viable el proyecto de Corredores Económicos como propuesta de reactivación económica.</li> <li>• Gestión y mitigación de riesgos dentro de los municipios.</li> </ul>
2	Falta de diagnósticos y certeza de información	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se propone la mejora al sistema de información (hacia un sistema nacional de información) que nutra de los procesos de toma de decisión estratégica con datos de calidad, actualizados, estratégicos y oportunos.</li> <li>• La información debe ser tanto cuantitativa (cuanta infraestructura tenemos) y la calidad de esa infraestructura, para la cual es necesario</li> </ul>

		<p>realizar diagnósticos periódicos de estado actualizado de la infraestructura para la toma de decisiones.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortalecer la independencia del Instituto Nacional de Estadística</li> </ul>
3	Falta de capital humano técnico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizar y tecnificar la carrera de servicio civil, especialmente de mandos medios con el objetivo de fortalecer la institucionalidad de las entidades públicas relacionadas con la infraestructura, con el objeto de hacer más eficiente y eficaz la gestión del servicio civil en dichas instituciones.</li> </ul>
4	Corrupción	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transparencia en contratación y administración que involucra fiscalizar de forma activa la adquisición y contrataciones realizadas.</li> <li>• Con la transparencia se logrará recuperar la confianza y certeza jurídica de empresas, para participar en las contrataciones públicas.</li> <li>• Contratación de contratistas del Estado con la calificación adecuada.</li> </ul>
5	Falta de calidad en la ejecución de la infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantizar altos estándares de calidad para alcanzar los niveles de infraestructura competitiva para el desarrollo económico y social.</li> <li>• Las bases de licitación deben tener los requerimientos técnicos de calidad</li> <li>• Se debe contar con una supervisión adecuada</li> <li>• Implementación de normativa técnica nacional estandarizada con las mejoras prácticas internacionales.</li> <li>• Desarrollo e implementación de herramientas tecnológicas para la toma de decisiones, como por ejemplo el software Highway Development &amp; Management (HDM en sus siglas en inglés) y sus actualizaciones para la planificación y evaluación en el mantenimiento de la red vial.</li> </ul>
6	Falta de uso de tecnología e innovación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inversión en investigación, innovación y tecnología, especialmente en la infraestructura económica para la competitividad y para la atracción de inversión extranjera directa.</li> </ul>
7	Sistema de contratación deficiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eficiencia y eficacia en contratación pública mediante innovación en metodologías que podría conllevar cambios regulatorios.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar los métodos de contratación distinta a la tradicional.</li> <li>• Mejorar y transparentar la aprobación del listado geográfico de obra (proponer forma de priorización bajo parámetros técnicos y económicos según las necesidades del país).</li> <li>• Contar con un proceso de contratación de forma ágil y transparente de contratación en casos de emergencia y estados de excepción.</li> <li>• Mejora y agilización en la precalificación (mejoras al Registro General de Adquisiciones del Estado) incentivo para que más empresas participen.</li> <li>• Sistema efectivo y transparente de pago, incentivo para que más empresas participen.</li> <li>• Priorizar proyectos de gran envergadura y de larga duración que tengan efectos económicos y sociales en beneficio del país, con base en una planificación con criterios técnicos que incluya el impacto económico y social.</li> <li>• Fomentar la participación de medianas empresas con base al principio de libre competencia en igualdad de condiciones.</li> <li>• Fortalecer transparencia y las regulaciones para las penalizaciones para evitar el conflicto de interés entre contratistas, supervisores, funcionarios, etc.</li> </ul>
8	Falta de inversión pública	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Estado debe realizar mayor inversión para proyectos de infraestructura.</li> <li>• Desarrollar y fortalecer los sistemas financieros como mecanismos de inversión.</li> <li>• Crear fondo y seguros para las emergencias cuando haya casos de excepción.</li> <li>• Buscar mecanismos de financiamiento alternativos que permitan tener recursos suficientes para el desarrollo en infraestructura.</li> </ul>
9	Regulación e institucionalidad deficiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reformas estructurales sobre la modalidad de administración, operación y prestación de servicios para la infraestructura aeroportuaria, portuaria e infraestructura vial.</li> <li>• Además de contar con un marco regulatorio adecuado para la compra y contrataciones del Estado de forma ágil y transparente.</li> </ul>