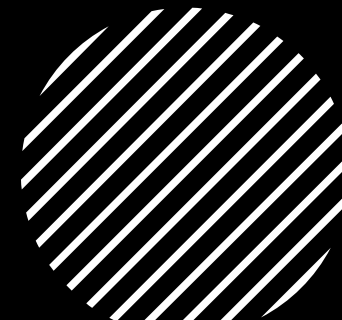


Retos para la mejora de la infraestructura en Guatemala: un análisis actual a la luz del informe Guatemala 2050

Guatemala, 22 de octubre de 2025

Lic. Sigfrido Lee Leiva

En qué pensamos cuando hablamos de infraestructura



CARRETERAS



TELECOMUNICACIONES



ENERGÍA



PUERTOS



AEROPUERTOS



FERROCARRIL

Contexto: Índice de Desempeño Logístico

- Crecimiento económico moderado (~3.5%).
- Alta dependencia del transporte terrestre.
- Rezagos en el índice de desempeño logístico.
- Limitaciones en puertos y aeropuertos.
- **Los resultados subrayan la necesidad de inversiones en infraestructura y en digitalización y modernización de procesos.**

	LPI		Aduanas		Infraestructura		Envíos internacionales		Competencia y calidad logística		Puntualidad		Rastreo y seguimiento	
País	Rank	Nota	Nota	Rank	Nota	Rank	Nota	Rank	Nota	Rank	Nota	Rank	Nota	Rank
Singapur	1	4.3	4.2	1	4.6	1	4.0	2	4.4	1	4.3	1	4.4	1
Panamá	57	3.1	3.0	47	3.3	44	3.1	47	3.0	61	3.4	55	2.9	72
Costa Rica	66	2.9	2.8	59	2.7	68	2.8	75	2.9	65	3.2	65	2.9	72
Honduras	66	2.9	2.8	59	2.7	68	3.0	57	2.7	81	3.2	65	2.6	94
México	66	2.9	2.5	84	2.8	63	2.8	75	3.0	61	3.5	46	3.1	62
El Salvador	79	2.7	2.4	90	2.2	118	2.6	91	2.7	81	3.2	65	2.9	72
República Dominicana	88	2.6	2.6	74	2.7	68	2.4	111	2.6	92	3.1	76	2.4	105
Guatemala	88	2.6	2.3	101	2.4	89	2.8	75	2.7	81	2.6	116	2.7	87
Nicaragua	97	2.5	2.0	129	1.9	132	2.8	75	2.8	76	2.9	93	2.4	105

Diagnóstico general de infraestructura en Centroamérica

Infraestructura Fragmentada:

- La región carece de una red vial integrada (capacidad, velocidad y seguridad).
- Sistemas ferroviarios obsoletos o inexistentes.

Ineficiencias en los Pasos Fronterizos:

- Procesos aduaneros lentos y falta de infraestructura transfronteriza.

Falta de Intermodalidad:

- Poca integración entre transporte terrestre, marítimo y ferroviario.

Financiamiento Insuficiente:

- Limitaciones financieras para proyectos críticos.

Impactos Ambientales:

- Fenómenos naturales afectan frecuentemente la infraestructura existente.

Caracterización de la red vial de Guatemala

- Extensión de la Red Vial:
 - La red vial total tiene aproximadamente 17,621 kilómetros, de los cuales:
 - 7,500 km corresponden a carreteras pavimentadas.
 - 10,121 km son caminos sin pavimentar o en condiciones precarias.
- Calificación de la Condición de la Red Vial, según evaluaciones recientes:
 - 30% de las carreteras pavimentadas están en buen estado.
 - 40% se encuentran en estado regular.
 - 30% están en mal estado, afectando significativamente la movilidad y los costos logísticos.

Condiciones de la Infraestructura Vial:

- Muchas carreteras presentan deterioro significativo por falta de mantenimiento preventivo.
- La red vial rural y secundaria está en condiciones críticas, limitando el acceso a comunidades remotas.

Congestión Urbana:

- Ciudades como Ciudad de Guatemala y Escuintla sufren graves problemas de tráfico vehicular debido a la falta de circunvalaciones y rutas alternativas.

Conectividad Regional e Internacional:

- Pasos fronterizos como Tecún Umán enfrentan altos niveles de congestionamiento y procesos ineficientes.

Falta de Infraestructura Multimodal:

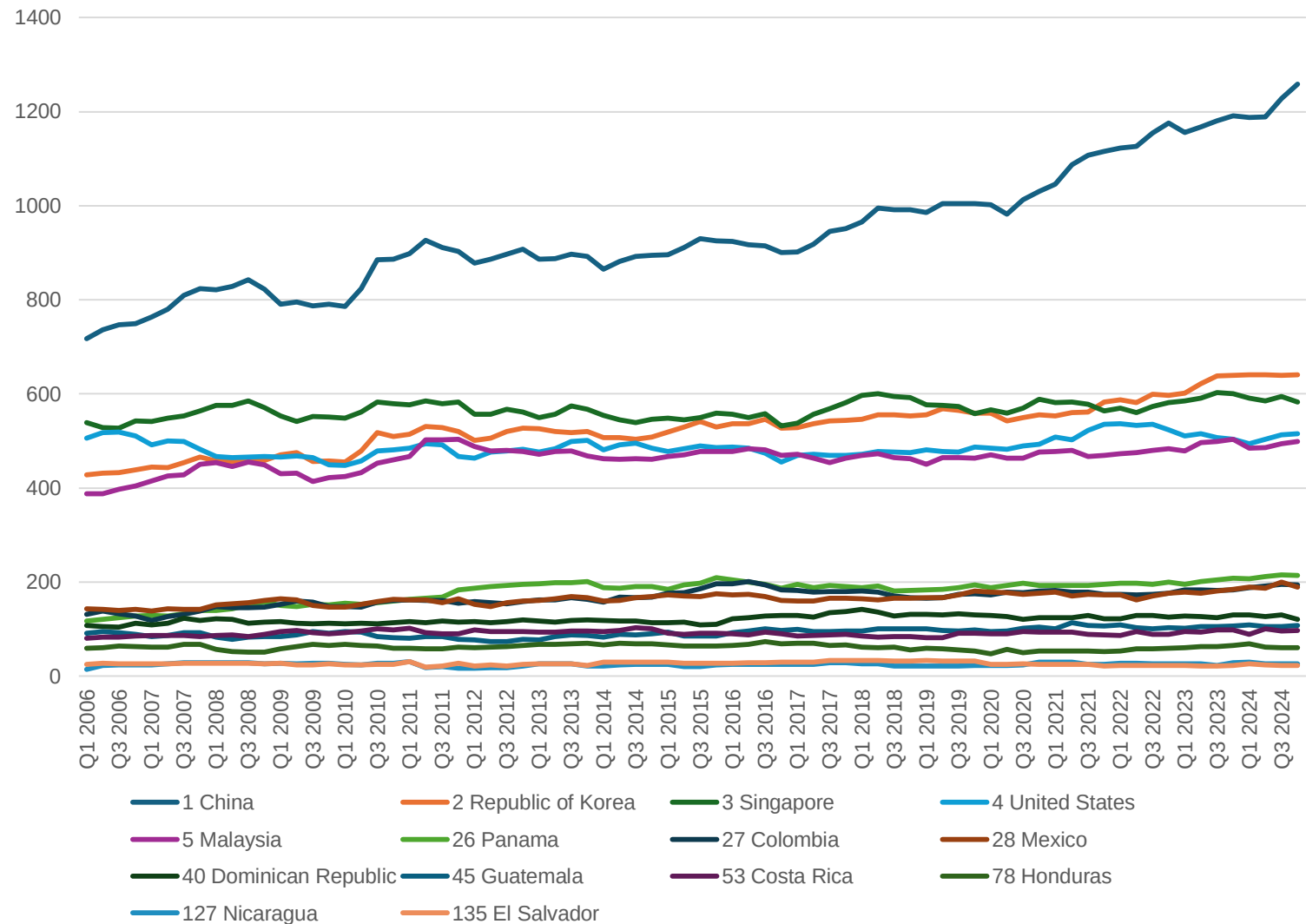
- Guatemala depende principalmente del transporte terrestre, con infraestructura ferroviaria obsoleta y conexiones portuarias insuficientes.

Índice de conectividad del transporte marítimo de línea, trimestral

China: Esto refleja la expansión continua de su **infraestructura** portuaria y su capacidad para **manejar grandes volúmenes** de tráfico marítimo.

Corea del Sur: Este incremento se debe a la mejora en la capacidad de sus puertos y la expansión de sus **servicios marítimos**.

Singapur: Centro clave en el comercio marítimo global debido a su ubicación estratégica y su **eficiente infraestructura** portuaria.

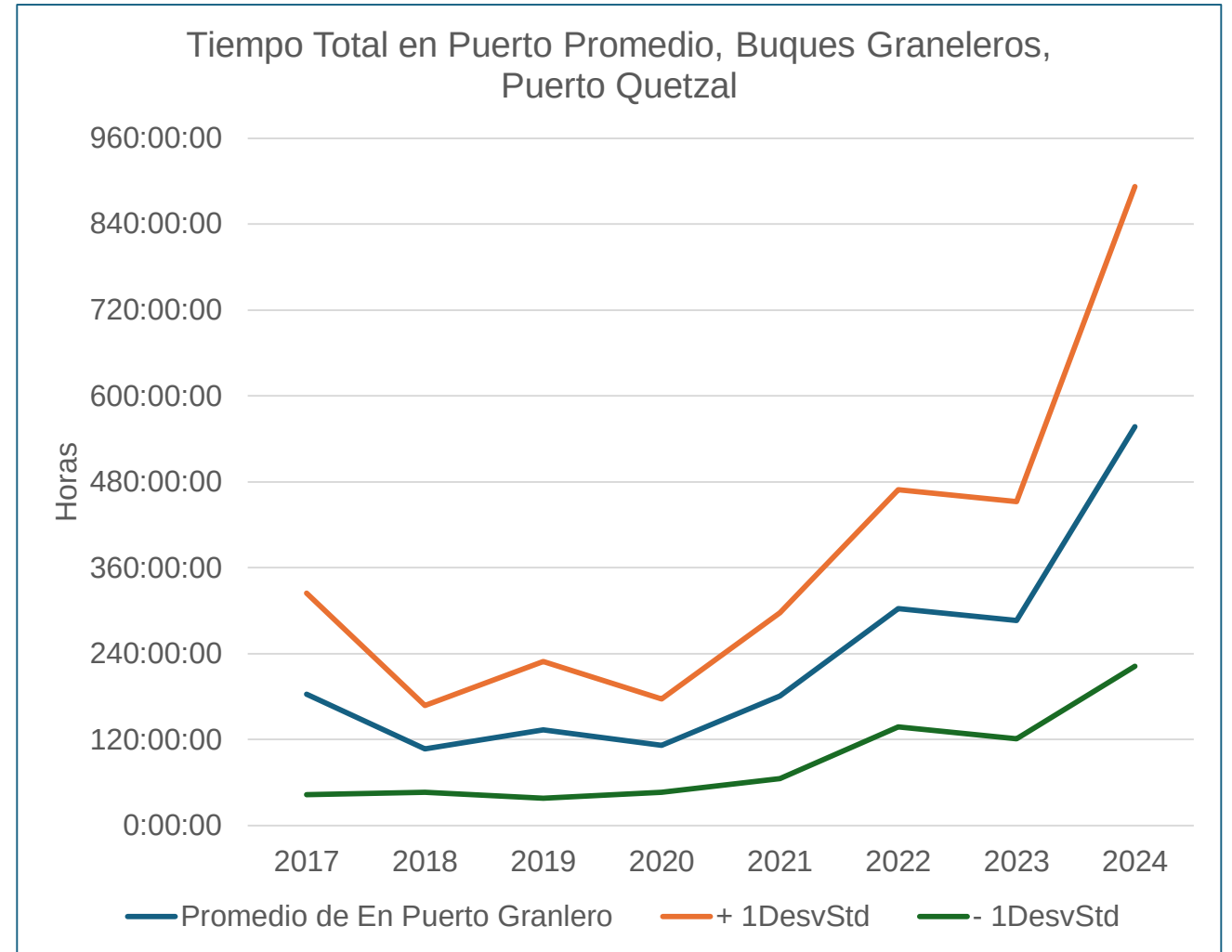


Puertos marítimos

Puerto Quetzal: Principal puerto en el Pacífico, con proyectos de ampliación y modernización en marcha. Condiciones aceptables, pero con problemas de congestión.

Puerto Santo Tomás de Castilla: Principal puerto en el Atlántico, enfrenta problemas de capacidad y requiere mejoras en infraestructura.

Puerto Barrios: Menor capacidad en comparación con los anteriores, pero cumple un rol complementario.



Aeronáutica Civil: saturación y desafíos para la competitividad

Situación actual (2025):

- Aeropuerto Internacional La Aurora (AILA): opera por encima del 120% de su capacidad instalada.
- Infraestructura antigua y limitaciones en pistas, hangares y terminales.
- Escasa conectividad directa: solo 16 destinos internacionales (vs. >40 en Panamá o Costa Rica).
- Débil logística de carga aérea: falta de terminal de carga moderna y procesos aduaneros lentos.
- Riesgos de seguridad operacional por envejecimiento de equipos de navegación.

Proyectos y brechas:

- Planes de un nuevo aeropuerto de carga en Escuintla (zona sur) aún sin ejecución.
- Oportunidad de reactivar aeropuertos regionales (Petén, Quetzaltenango, Puerto Barrios) bajo modelo APP.
- Falta de integración del transporte aéreo con corredores viales y portuarios.
- Necesidad de actualizar el marco normativo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y fortalecer su autonomía técnica.

Energía y Telecomunicaciones: avances y brechas estructurales



Energía eléctrica

- Cobertura nacional: ~92% de los hogares, pero con grandes brechas rurales (menos del 75% en algunos departamentos).
- Matriz energética con más del 60% de generación renovable, aunque vulnerable a sequías y variabilidad climática.
- Limitaciones en transmisión y distribución: pérdidas técnicas altas y redes obsoletas en el oriente y norte del país.



Telecomunicaciones

- Penetración de internet: ~55% de los hogares; solo 25% en zonas rurales.
 1. Débil conectividad de fibra óptica en municipios fuera del eje central (Guatemala–Escuintla–Quetzaltenango).
- Marco regulatorio desactualizado y limitada coordinación entre el SIT y el MINECO.

Escenarios de infraestructura Guatemala 2050

Escenario	Condición de infraestructura productiva	Otros factores estructurales
1. El Armadillo: País cerrado, sin planificación, con instituciones débiles y alta desconfianza social.	• Red vial deteriorada, sin mantenimiento. • Puertos y aeropuertos obsoletos. • Energía insuficiente y cara. • Brecha digital rural-urbana amplia.	• Gobernanza frágil y corrupción elevada. • Bajo capital humano. • Falta de adaptación climática. • Fragmentación institucional.
2. La Parlama: Continuidad del modelo actual con mejoras parciales pero sin transformación estructural.	• Red vial y eléctrica con cobertura aceptable pero sin modernización. • Inversión dispersa y sin coordinación. • Puertos con capacidad limitada.	• Gobernanza fragmentada. • Educación y salud sin salto de calidad. • Inversión extranjera concentrada. • Vulnerabilidad climática persistente.
3. El Jaguar: Estado eficiente, planificación a largo plazo y cooperación público-privada. País integrado, resiliente y competitivo.	• Red vial moderna e interconectada (corredores logísticos). • Puertos y aeropuertos de nivel internacional. • Ferrocarril reactivado. • Energía limpia y confiable. • Conectividad digital universal.	• Gobernanza democrática y transparente. • Educación técnica avanzada. • Adaptación al cambio climático. • Inversión diversificada y sostenible.

Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035 identifica 11 corredores para mejorar la conectividad regional (BCIE)

C1: Corredor Pacífico:

Ruta: Desde Tecún Umán (Guatemala) hasta Ciudad de Panamá.

Características: Red vial principal que conecta puertos y ciudades clave. Integra transporte terrestre y marítimo.

C2: Corredor Interior:

Inicio y Fin: Ciudad de Guatemala y Ciudad de Panamá.

Conectividad: Redes viales secundarias, pasos fronterizos y centros productivos.

C3: Corredor Panamericano:

Ruta: Desde El Amatillo (El Salvador) hasta La Mesilla (frontera Guatemala-México).

Características: Corredor principal para el comercio terrestre con México.

C4: Corredor Interoceánico Guatemala-Honduras:

Ruta: Desde Puerto Quetzal hasta Puerto Cortés.

Características: Integra sistemas multimodales para transporte entre ambos litorales.

C5: Corredor Interoceánico El Salvador-Honduras:

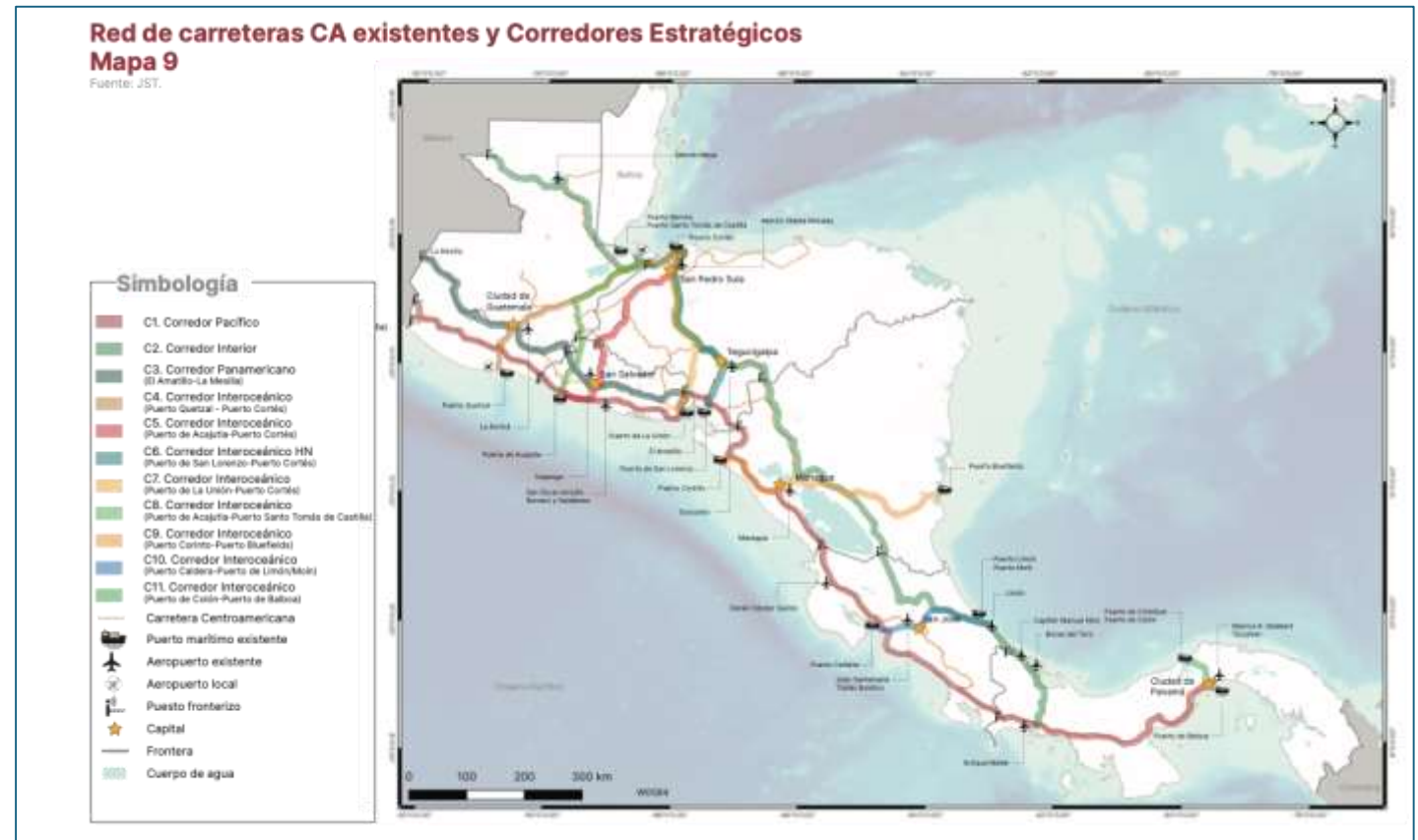
Ruta: Desde Puerto Acajutla hasta Puerto Cortés.

Conectividad: Redes viales y sistemas portuarios clave.

C6-C11:

Objetivo Común: Reducir costos de transporte entre el Atlántico y el Pacífico.

Elementos Comunes: Infraestructura vial, ferroviaria y portuaria. Desarrollo de zonas logísticas y económicas.



Unión Aduanera – Triángulo Norte: Una oportunidad poco aprovechada

Después de la pandemia, Centroamérica se convirtió en el principal socio comercial de Guatemala.

Según el Banco Mundial, antes de la implementación, un camión de carga tardaba en promedio 55 horas (dos días y siete horas) en cruzar la frontera.

Con la implementación efectiva de la Unión Aduanera, se esperaba que la carga en libre circulación pasara por los puestos de control integrados en menos de una hora.

Sin embargo, en 2017, los camiones esperaban en frontera 10 horas.

Para agilizar el proceso, se implementó la FYDUCA, un documento legal electrónico que facilita las transferencias y adquisiciones de mercancías en libre circulación.

A partir de marzo de 2018, el uso de la FYDUCA se hizo obligatorio, y se reportó que el tiempo para cruzar las fronteras se redujo a alrededor de 15 minutos.

El Salvador sigue pendiente de su plena integración al sistema automatizado entre aduanas.

Plan de Desarrollo Vial 2018-2032: Q128,554.94 millones

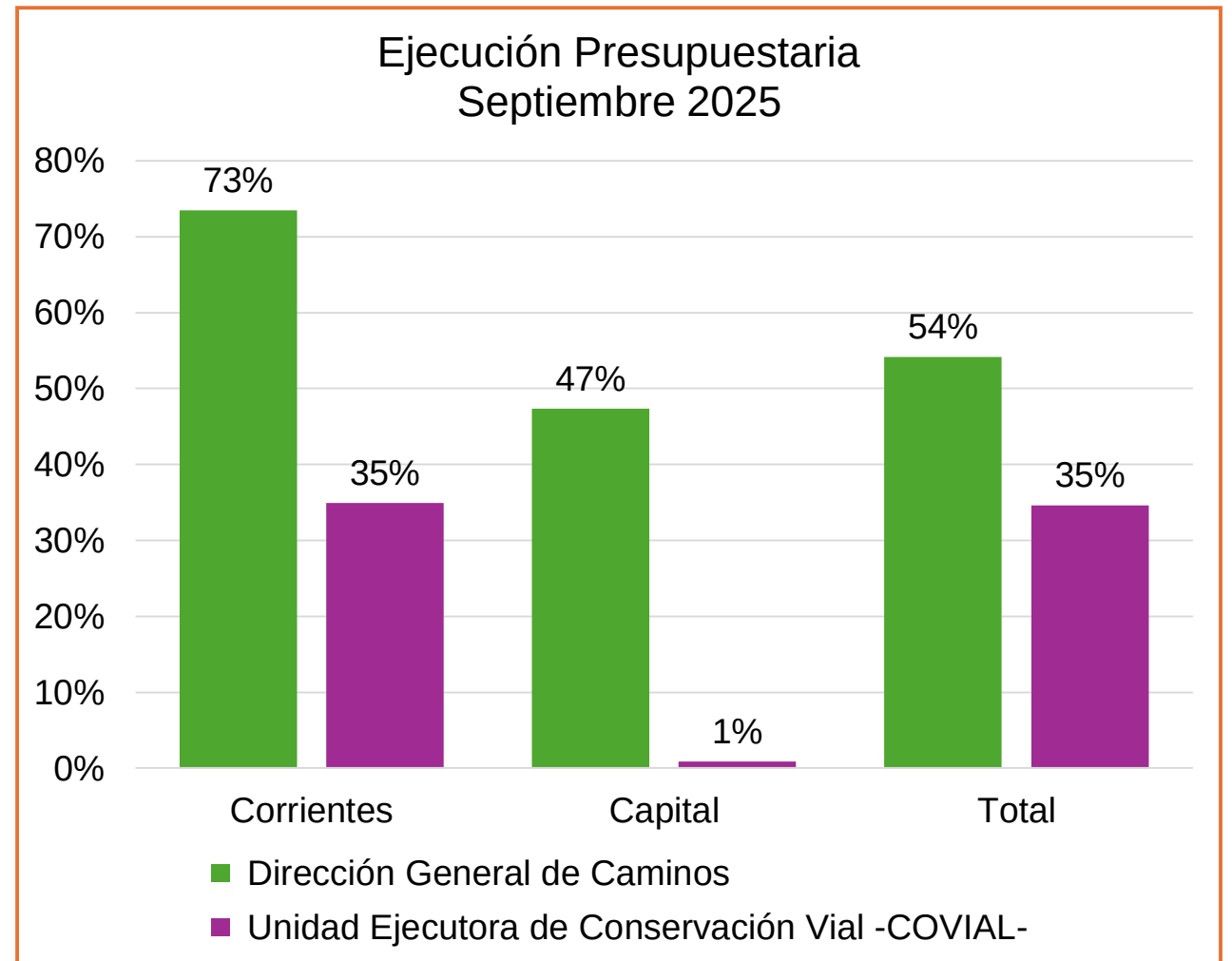


Figura 7. Participación de los principales productos importados en el total de las importadas realizadas en el 2017. Fuente: Guatemala en cifras 2018. Banco de Guatemala



Presupuesto del MICIVI, 2025

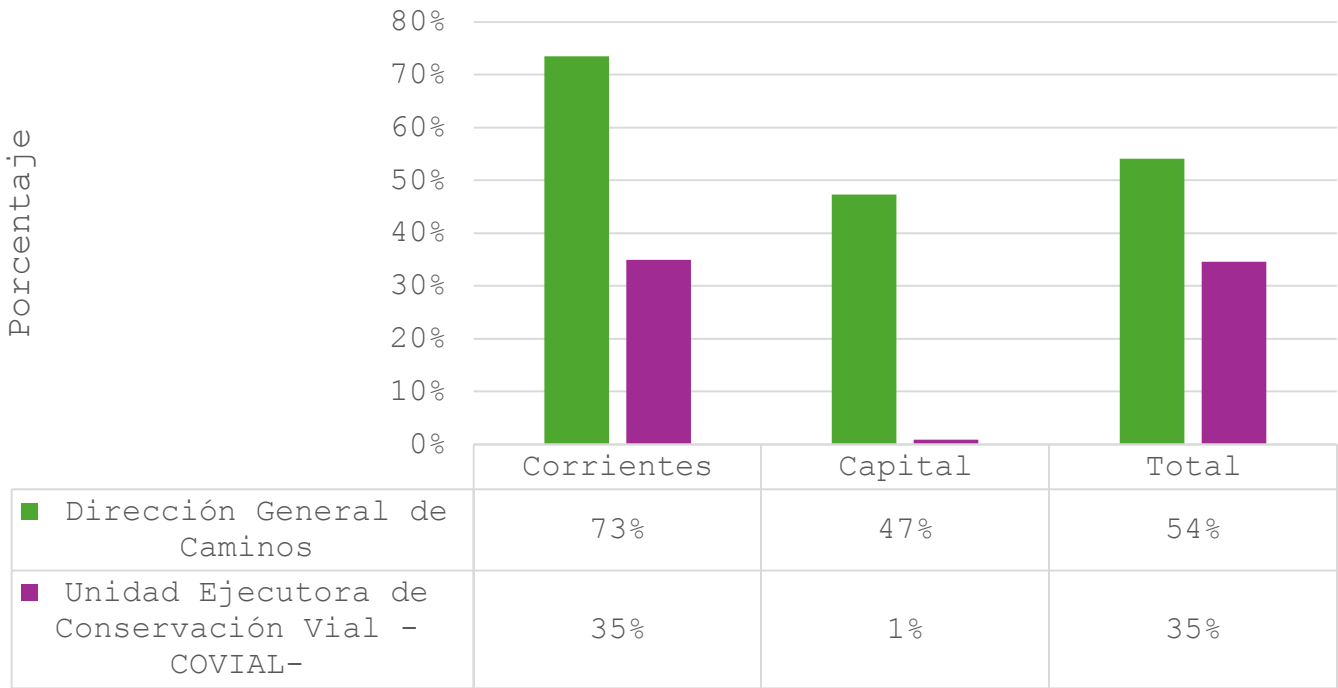
Presupuesto Vigente 2025	Total
Dirección General de Caminos	2,995,264,853.00
Unidad Ejecutora de Conservación Vial -COVIAL-	1,473,387,525.00
TOTAL	7,648,769,730.00



Presupuesto del MICIVI, 2025

Presupuesto Vigente 2025	Corrientes	Capital	Total
Dirección General de Caminos	827,149,393.00	2,362,125,986.00	3,189,275,379.00
Unidad Ejecutora de Conservación Vial -COVIAL-	1,462,329,527.00	11,057,998.00	1,473,387,525.00

Ejecución Presupuesto, septiembre 2025



Oportunidades: hub logístico

- Nueva legislación que está empezando a implementar Guatemala, para facilitar la inversión en infraestructura en Guatemala:
 - Decreto 29-2024: Ley de Infraestructura Vial Prioritaria
 - Modificación a la Ley de Alianzas Público Privadas
- Una nueva visión: para aprovechar las tendencias de “nearshoring” y “friendshoring”, Guatemala tiene que ser capaz de mejorar su capacidad logística.
 - Conectividad multimodal entre fronteras y puertos: repensar la inversión en infraestructura en términos de conectividad y no en un objetivo en si mismo.
 - La necesidad de inversiones en infraestructura, digitalización y modernización de procesos para mejorar la competitividad logística.
 - Nuevas inversiones y nuevos actores se pueden involucrar en esta nueva visión.
- Recientemente, se ha proyectado una inversión de más de US\$125 millones para modernizar Puerto Quetzal, con apoyo técnico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE. UU. Las áreas prioritarias incluyen:
 - Ampliación de muelles y áreas de almacenamiento.
 - Digitalización de operaciones portuarias y aduaneras.
 - Transición energética hacia infraestructura verde.
 - Conectividad terrestre y multimodal con centros logísticos nacionales.



Propuesta Estratégica: De la brecha a la transformación, una agenda de infraestructura inteligente

1. Planificación nacional integrada

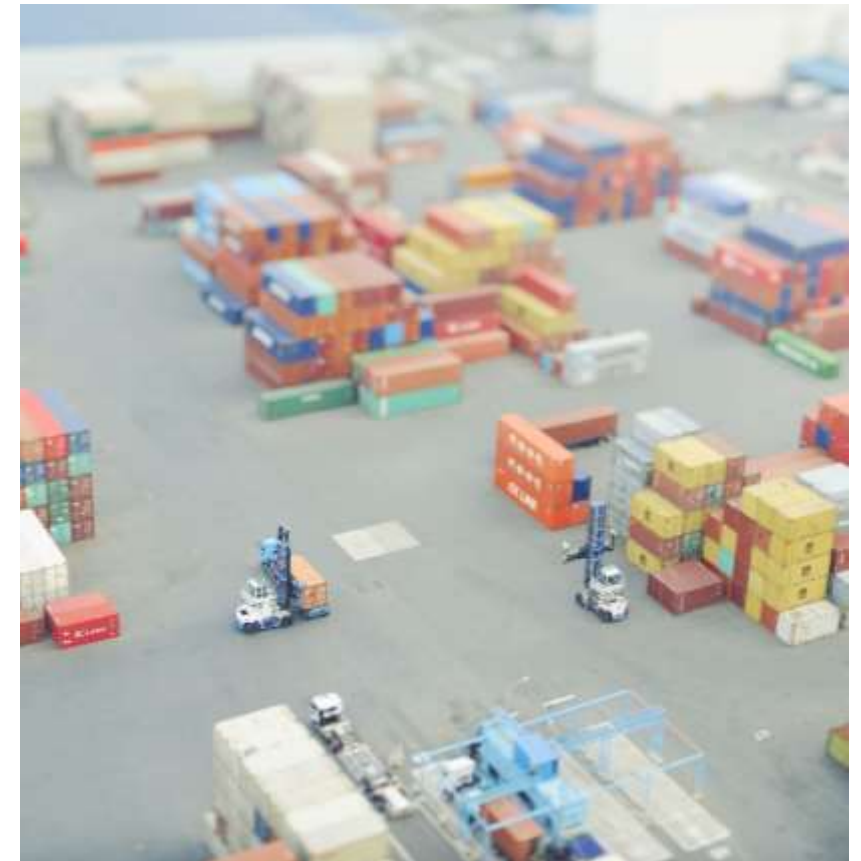
- Establecer un Sistema Nacional de Infraestructura Productiva que unifique criterios de planificación, mantenimiento y evaluación (CIV, SEGEPLAN, ANADIE, municipalidades).
- Priorización de corredores logísticos estratégicos que conecten puertos, aeropuertos y zonas productivas.

2. Financiamiento sostenible y alianzas público-privadas (APP)

- Promover marcos legales estables para atraer inversión privada en proyectos viales, portuarios y energéticos.
- Ampliar el uso del Fondo de Infraestructura Vial y bonos de desarrollo.
- Establecer criterios de transparencia y rendición de cuentas en los contratos APP.

3. Enfoque territorial y resiliencia climática

- Incorporar la variable de riesgo climático en diseño y mantenimiento.
- Potenciar ciudades intermedias como nodos de conectividad y logística sostenible.



Propuesta Operativa: Infraestructura con visión de Estado: instituciones, innovación y transparencia

4. Fortalecimiento institucional y gobernanza

- Reformar la estructura del **Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV)** para mejorar su capacidad técnica y ejecución.
- Crear una **Unidad de Evaluación de Infraestructura Pública** que coordine con Contraloría y sociedad civil.

5. Innovación tecnológica y transición energética

- Digitalización de la gestión de obras y contratos (plataformas de seguimiento público).
- Incentivos fiscales para energía limpia, transporte eléctrico y redes inteligentes.

6. Capital humano e inclusión social

- Programas de formación técnica en construcción, mantenimiento, energía y logística.
- Garantizar que la expansión de infraestructura beneficie a comunidades rurales e indígenas.



CES CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE GUATEMALA

Ave. Reforma 13-70, Zona 9
Edificio Real Reforma, 1er Nivel, Oficinas 12 y 14
Guatemala, C. A. 01009
Contacto: (502) 2332-2254/ informacion@ces.gob.gt



CES Guatemala



@CESGuatemala



@consejoeconomicosocialgt

www.ces.gob.gt