

Fundación 20[↑]20

visión | reflexión | propuesta

DIÁLOGO: IMPULSANDO LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL PAÍS

Discusión 1: Desafíos y Oportunidades en
Infraestructura

P: Abordar los desafíos actuales, analizando las principales dificultades que enfrenta la infraestructura vial de Guatemala en la actualidad, incluyendo problemas de identificación y priorización de proyectos, licitación, financiamiento, mantenimiento, operación, y sanción.

R: SEGÚN EL PIMA (FMI, NOV/23, MIDE GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA EN 15 DIMENSIONES –DE DISEÑO Y EFICACIA-) SIENDO PARA GUATEMALA LAS MÁS DÉBILES:

1. Planificación de proyectos: incapacidad de definir prioridades
2. Falta de continuidad en los proyectos de inversión existentes y la multiplicación de nuevos proyectos
3. Insuficiencia de recursos para mantenimiento y desorden de las agencias a cargo de realizarlo
4. Baja competitividad en procesos de contratación y la ausencia de un organismo independiente para supervisión
5. Ausencia de seguimiento de la vida de los proyectos al nivel central
6. Falta de información sobre el costo de los proyectos, sus modificaciones, sobrecostos y percances

P: Oportunidades de Desarrollo: Identificar las oportunidades de crecimiento y desarrollo que una legislación moderna y adaptada a la realidad actual de la infraestructura vial puede ofrecer, incluyendo la generación de empleo, la atracción de inversión, la transparencia y eficiencia, y el impulso a la competitividad

R:

- Análisis del FMI (Artículo IV, may/2023) estima que aumentar el stock de capital público en 1 punto del PIB permitiría incrementar el crecimiento anual del PIB en 0.3% a corto plazo y 0.8% a mediano = sería razonable una de US\$3 millardos en 4 años que llevaría a crecimientos de 6% del PIB = ES UNA CIFRA FACTIBLE DE CONSEGUIR (REMEMBER 2020!)
- NO ES UN PROBLEMA DE FINANCIAMIENTO, ES DE EFICIENCIA (MARCO INSTITUCIONAL)
- ES IMPOSIBLE LOGRARLO CON EL MARCO REGULATORIO E INSTITUCIONAL ACTUAL

2 TIPOS DE REFORMA NO EXCLUYENTES

El problema central: estado actual de la infraestructura vial es ruinoso, y las entidades responsables siguen un modelo incapaz de dar mantenimiento y construir nueva infraestructura = la infraestructura vial no ha crecido y la existente está en mal estado. 2 tipos de reforma se hacen necesarias:

1. REFORMAS ESTRUCTURALES DEL MARCO INSTITUCIONAL PARA EL LARGO PLAZO
2. REFORMAS INCREMENTALES PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DE LAS INSTITUCIONES ACTUALES

REFORMAS ESTRUCTURALES DEL MARCO INSTITUCIONAL

20↑20

- Ley General de Infraestructura Vial, permitiría
 - Transitar a un modelo de gestión de activos, mediante incentivos virtuosos e indicadores que pagarán hasta que la obra esté concluida;
 - Una institucionalidad pública técnica especializada, con mandato claro y con herramientas legales necesarias, acompañado de un sistema de fiscalización y rendición de cuentas efectivo;
 - Un sistema de planeación eficiente y moderno con visión de largo plazo;
 - Establecer reglas claras para la priorización de conformidad con criterios técnicos y sociales;
 - Agilizar y hacer más eficientes los procedimientos de desarrollo de los proyectos; y,
 - Establecer marco para resolver el desafío del financiamiento
- PUEDE SER GRADUAL = COEXISTIR CON SISTEMAS ACTUALES (COVIAL)
- Pero estos deben mejorar administrativamente:
 - P.Ej: un Acuerdo Gubernativo que regule las funciones de COVIAL con el objetivo de reformar los artículos que tienen relación directa con la contratación, ejecución y supervisión del mantenimiento de la red vial, así como las normas técnicas referentes a montos y plazos que aplican a COVIAL

REFORMAS INCREMENTALES PARA MEJORAR LA EFICIENCIA Y TRANSPARENCIA

20↑20

1. Crear una unidad independiente a cargo de supervisión de la obra pública
2. Reformar la Ley de ANADIE: Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (Decreto Número 16-2010)
3. Regular el SEGUIMIENTO de proyectos en curso (SEGEPLAN?): que nuevos proyectos no impliquen dejar inconclusos proyectos en marcha
4. Incluir proyectos nuevos en el Presupuesto solo con VoBo Técnico de SEGEPLAN y con registro previo en SNIP
5. Que el Presupuesto incluya un anexo con costos de c/proyecto, incluyendo los de años previos y futuros
6. Obligación de publicar tablero de seguimiento (trimestral) de avances (físicos y financieros) de todos los proyectos en curso
7. Regulación que fomente la competencia para la contratación de obra pública

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

Mario A. García Lara
Abril de 2024

20↑20

(502) 2339-2628 (29) | info@fundacion2020.org.gt

Vía 5 | 5-34 z.4 | Centro Financiero Banco Industrial | Torre 3 | Nivel 6 | Oficina 9 | Ciudad de Guatemala
fundacion2020.org.gt | [f2020](https://www.facebook.com/f2020)