

CERTIFICACIÓN DE RECEPCIÓN DE PRODUCTOS

Por este medio hago **CONSTAR** que he recibido y leído el producto abajo indicado de los servicios prestados dentro de la contratación titulada:

Asesor en Clima de Negocios y Mejora del Entorno Productivo

Nombre o título de los servicios de asesoría

Que realizó:

Silvia Aracely Rivera Flores

Nombre de la persona contratada

Como parte de los servicios de asesoría prestados al Programa de Apoyo a Inversiones Estratégicas y Transformación Productiva, el cual recibo a entera conformidad porque cumplen con los Términos de Referencia del Contrato No.:

BID 1734/OC-GUAI-011-2017

Por lo que se solicita trasladar a donde corresponda para continuar con el proceso respectivo de pago, por la cantidad de: Q. 25,000.00 Veinticinco mil quetzales exactos.

Se adjunta el producto No. 1

Titulado:

Análisis del alcance del componente 1, Apoyos al diseño e implementación de mejoras en los climas de inversión y de negocios en el entorno productivo privado, enero – abril 2017

El documento debe incluir al menos los siguientes elementos:

- Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR
- Herramienta utilizada para el análisis
- Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso
- Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación
- Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado

Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación

Impreso en: 35
Cantidad en hojas

SI
Indicar si se adjunta en CD

Fecha de entrega del producto: 29 de abril de 2017

Revisión Técnica 1 Hugo Bouez
Nombre y Firma

Revisión Técnica 2 Dimas Rivas de Palma
Nombre y Firma

Aprobación del Producto:

Firma y sello:

José Fernando Sotano Buezo
DIRECTOR EJECUTIVO
Programa Nacional de Competitividad
MINISTERIO DE ECONOMÍA

PRODUCTO No. 4. Análisis del alcance del componente 1, Apoyos al diseño e implementación de mejoras en los climas de inversión y de negocios en el entorno productivo privado, enero – abril 2017.

Silvia Rivera de Enriquez

Servicios Profesionales como Asesora en Clima de Negocios y Mejora del Entorno Productivo

Contrato No. BID1734/OC-GU-A1-027-2016

PRONACOM

Aprobado por:

GLOSARIO DE ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS	5
I. RESUMEN EJECUTIVO	6
II. Desarrollo del Producto 4:.....	8
2.1 Antecedentes y justificación	8
2.2 Objetivo general del Programa	8
2.3 Objetivos específicos del Programa	9
2.4 Sistemas de trámites para mejorar clima de negocios diagnosticado, propuesto y mejorado	10
2.4.1 Automatización de procesos	10
a. Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR	11
b. Herramienta utilizada para el análisis	11
c. Listado de los productos que se han logrado en esta asesoría en curso	13
d. Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación	13
e. Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado.....	14
f. Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación	14
2.4.2 Trámites actualizados y simplificados a través de la Plataforma Asisehace	14
a. Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR	15
b. Herramienta utilizada para el análisis.....	15
c. Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso	15
d. Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación	15
e. Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado.....	16
f. Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación	16
2.5 Iniciativas de Agenda Legislativa analizadas y difundidas	18
a. Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR.....	18
b. Herramienta utilizada para el análisis	20
c. Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso	20
d. Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación	21
e. Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado.....	22
f. Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación	22
2.6 Seguimiento a indicadores internacionales	22
a. Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR	23
Este resultado no esta vinculado con una meta en específico, pero es el indicador con que será evaluado el desempeño del Componente 1, según el Convenio firmado entre el BiD y MINECO.....	23
b. Herramienta utilizada para el análisis	23
c. Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso	23
d. Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación.....	23

e	Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado.....	24
f	Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación	24
2.7	Sistema informático de monitoreo para mejoras a los derechos del consumidor diseñado y desarrollado	25
a..	Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR.....	25
	Sistema informático de monitoreo para mejoras a los derechos del consumidor diseñado y desarrollado...	25
b	Herramienta utilizada para el análisis.....	26
c	Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación	26
d	Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso .	27
e	Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado.....	27
f	Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación	28
2.8	Difusión anual sobre la mejora del entorno productivo.....	28
a	Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR.....	29
	Difusión anual sobre la mejora del entorno productivo.....	29
b	Herramienta utilizada para el análisis.....	30
c	Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso ...	31
c	Síntesis de cada uno de los productos.....	31
d	Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado.....	32
e	Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación.....	32
III.	Conclusiones	34
IV.	Recomendaciones.....	35

Anexos:

Anexo 1	Informe de Ejecución del Plan de Mejora del Doing Business
Anexo 2	Recomendaciones sobre el Análisis de la Situación del Registro Mercantil
Anexo 3	TDR desarrollados de las asesorías técnicas a contratar en 2017
Anexo 4	TDR para contratar el desarrollo, actualización y configuración de un sistema integrado de información en la dirección de atención y asistencia al consumidor –DIACO-
Anexo 5	Calidad Regulatoria para Impulsar la Competitividad: La importancia de Normatividad y Gestión Pública Efectiva en el Proceso de Licencias de Construcción
Anexo 6	Agenda del Evento Mejorando para competir: Perspectivas Nacional y Regional de la Competitividad
Anexo 7	Plan de Agenda Legislativa del Componente 1
Anexo 8	Plan de Eventos
Anexo 9	Lista de trámites

GLOSARIO DE ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

ANC	Agenda Nacional de Competitividad
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CTI	Comité Técnico Interinstitucional
DIACO	Dirección de Atención al Consumidor
ECP	Equipo de Coordinación del Programa
MINECO	Ministerio de Economía
MOP	Manual Operativo del Programa
OMC	Organización Mundial del Comercio
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
PAD	Plan de Adquisiciones
POA	Plan Operativo Anual
PEP	Plan de Ejecución del Programa
PMR	Matriz de Resultados del Programa
PRONACOM	Programa Nacional de Competitividad
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio el Desarrollo
TDR	Término de Referencia

I. RESUMEN EJECUTIVO

Este informe fue preparado por la Asesora en Clima de Negocios y Mejora del Entorno Productivo según los términos de referencia y resume un Análisis del alcance en el Componente 1 del Programa de Apoyo a Inversiones Estratégicas y Transformación Productiva, financiado por el BID mediante el Préstamo 1734. Su objetivo es apoyar los esfuerzos del gobierno por continuar mejorando los niveles de productividad de la economía en general y de las empresas en particular, especialmente los de las micro, pequeñas y medianas empresas.

Este informe analiza el alcance de la ejecución y avance de las actividades desarrolladas en el marco del Componente 1 por el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de abril de 2017, el cual se complementa con los documentos que aparecen en la parte de anexos. Es importante enfatizar en el grado de avance hacia los productos esperados que se han planificado, dado que para obtener dichos productos el nivel de esfuerzo incluye: concertar con los involucrados, definir estrategias, cambios por rotación de actos clave. También, es importante mencionar que los objetivos y resultados del Componente 1 se han diseñado con una visión más realista del alcance y competencias de PRONACOM. De igual forma, se ha considerado una visión articulada de general productos que contribuyan a la Agenda Nacional de Competitividad.

Consecuentemente, el informe incluye un resumen ejecutivo y una sección que recoge los siguientes elementos identificados con las literales a, b, c, d, e, f para cada Resultado y actividades de intervención del Componente 1:

- a. Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR
- b. Herramienta utilizada para el análisis
- c. Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso

- d. Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación
- e. Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado
- f. Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación

Durante el periodo de este informe, por ser el primero del año, las acciones se centraron prioritariamente en actividades de coordinación y de planificación del Plan Operativo Anual del 2017 (POA) y en la actualización del PMR y del PEP. Asimismo, en el desarrollo de TDR y algunas de las contrataciones de asesorías planificada para el año 2017, entre ellas la contratación de la Asesora en Clima de Negocios, del asesor en automatización de procesos a cargo de priorizar los procesos a facilitar, apoyar la implementación de los módulos adicionales a la plataforma Minegocio desarrollados por la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), y dos asesores para el seguimiento a los Sistemas online Asisehace y Minegocio con funciones de documentar, simplificar y actualizar los trámites que integran la plataforma.

Silvia Rivera de Enriquez

**Servicios Profesionales como Asesora en Clima de Negocios y Mejora del
Entorno Productivo**

Contrato No. BID1734/OC-GU-A1-027-2016

PRONACOM

II. Desarrollo del Producto 4:

Análisis del alcance del componente 1

Apoyos al diseño e implementación de mejoras en los climas de inversión y de negocios en el entorno productivo privado enero – abril 2017

2.1 Antecedentes y justificación

El PRONACOM, es un programa participativo, facilitador de los esfuerzos y alianzas interinstitucionales entre el sector público, empresarial y sociedad civil, para el desarrollo de la competitividad del capital humano y empresarial, que genere inversión que contribuya al desarrollo descentralizado de Guatemala. Es en este sentido, PRONACOM, define en su estrategia de trabajo 2012-2021 un nuevo enfoque de esfuerzos que serán canalizados a través de acciones conjuntas de factores, políticas e instituciones con el fin de incrementar el nivel de productividad del país.

En el marco del Componente 1, se persigue realizar actividades que buscan fortalecer aspectos del clima de inversión y apoyar el mejoramiento del clima de negocios y el entorno productivo nacional. Para tal fin, los medios de intervención son asistencia técnica y actividades de formación de consensos en temas como facilidad para hacer negocios, protección de inversionistas, fortalecimiento institucional, y eventos de divulgación y de difusión.

2.2 Objetivo general del Programa

Es apoyar los esfuerzos del gobierno por continuar mejorando los niveles de productividad de la economía, en general, y de las empresas, en particular, especialmente los de las micro, pequeñas y medianas empresas. Su propósito es contribuir a levantar barreras que limitan el desarrollo empresarial, la inversión y a apuntalar los niveles de productividad

de empresas pertenecientes a sectores y regiones o territorios considerados como prioritarios para el país.

2.3 Objetivos específicos del Programa

Los objetivos específicos del Programa son:

- i. Crear las condiciones propicias para fomentar las inversiones en sectores productivos del país y territorios priorizados con potencial de generar empleo;
- ii. Mejorar el clima de inversión y de negocios en el entorno productivo privado
- iii. Apoyar la estructuración de proyectos de inversión estratégica;
- iv. Mejorar las capacidades de los actores departamentales o locales, públicos y privados, que les permitan liderar el proceso de transformación productiva hacia una mayor competitividad, y participar en la priorización, diseño e implementación de programas de desarrollo productivo y mejoramiento del entorno que contribuyan a promover la productividad de las empresas en el territorio, mejorar la equidad y profundizar la inclusión social.
- v. Fortalecer la institucionalidad para brindar apoyos a empresas y encadenamientos productivos priorizados.

En este contexto, se desarrolla el trabajo que se recopila en este informe titulado “Análisis del alcance del componente 1, Apoyos al diseño e implementación de mejoras en los climas de inversión y de negocios en el entorno productivo privado” que cubre el periodo de 1 de enero – al 30 de abril 2017.

A través del Componente 1, se busca apoyar la mejora del clima de inversiones y el entorno productivo del país, a través de los consensos en temas prioritarios de reforma alcanzados con el sector privado en el contexto de la Agenda Nacional de Competitividad 2016-2021.

El componente se enfoca en respaldar las intervenciones que buscan fortalecer aspectos del clima de inversión y apoyar el mejoramiento del clima de negocios y el entorno productivo nacional. En materia de clima de inversiones, se contemplan apoyos de asistencia técnica y actividades de formación de consensos en temas como facilidad para hacer negocios, protección de inversionistas, fortalecimiento institucional, entre otros.

2.4 Sistemas de trámites para mejorar clima de negocios diagnosticado, propuesto y mejorado

Este resultado se refiere a todas aquellas actividades incluidas en el Programa que permitirán mejorar el clima de negocios a través de la implementación de sistemas tecnológicos para simplificar y automatizar los trámites o procesos administrativos principales a través de la creación, operación y cierre de negocios.

El objetivo es fomentar la transparencia de la administración pública, proveer de herramientas útiles a empresarios e inversionista que le permita iniciar negocios de una forma rápida y eficaz, que permita la operación de negocios de una manera sencilla y no burocrática.

Esta actividad ha sido diseñada para fortalecer a través de la intervención en la formulación, diseño, desarrollo promoción, apoyo a la aplicación y divulgación de Sistemas estrechamente vinculadas con el proceso de inscripción de empresas, fortalecimiento de las instituciones correspondientes y gestión de trámites dispuestos al usuario de manera que resuelvan y hagan más fácil la forma de hacer negocios. En tal sentido nacen dos plataformas Minegocio y Asisehace.

2.4.1 Automatización de procesos

La facilitación de trámites, enfocados a la inscripción de empresas, es esencial para mejorar el clima de negocios, si los inversionistas y empresarios tienen la oportunidad de hacer trámites transparentes y en medios accesibles se facilita la inversión y formalización de empresas. Para apoyar este resultado se contó con la asesoría de un experto en facilitación de trámites que apoyado, principalmente la implementación de los módulos

adicionales que serán agregados a la plataforma informática Minegocio y la creación de la Ventanilla Única de Licencias de Construcción.

a. Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR

Esta asesoría no contribuye directamente a una meta; sin embargo, apoya la implementación de los cuatro sistemas que se tuvo como meta en el PMR en el 2016 y que fueron cumplidas.

Descripción	Unidad de Medida	Planificado 2018	
		P	4
Sistemas de trámites para mejorar clima de negocios diagnosticado, propuesto y mejorado	Sistemas	A	4

b. Herramienta utilizada para el análisis

Para el seguimiento de esta asesoría se tiene un plan de trabajo en donde se incluyen las acciones que el asesor está dando en las áreas de intervención siguientes:

- Fortalecimiento del Registro Mercantil, mediante el seguimiento de la implementación de los módulos adicionales a Minegocio
- Apoyo a iniciativas nuevas de leyes y reformas
- Ejecución del plan de mejora del Doing Business
- Diseño de la ventanilla en línea para obtener permisos de construcción.

2017

[illegible]

c. Listado de los productos que se han logrado en esta asesoría en curso

Se han recibido cuatro productos correspondientes a los meses de enero, febrero, marzo, abril de 2017. Dado que el producto es un informe por el renglon en donde está asignado el presupuesto para esta asesoría se hace un resumen de lo sustantivo de dichos infomes, dado que algunas acciones, por su cointinuidad, se repiten.

- 1) Informe de enero 2017
- 2) Informe de febrero 2017
- 3) Informe de marzo 2017
- 4) Informe de abril 2017

d. Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación

Entre las acciones ejecutadas están:

- Hacer una evaluación del sistema en línea de mi negocio actual para determinar que se necesita para tener todo el proceso en línea
- Supervisar el desarrollo de sistemas
- Llevar a cabo reuniones con las entidades que participan en mi negocio
- Involucrar a otras entidades como bancos y notarios para completar el proceso en línea
- Identificar los procesos necesario para modificación de empresas, auxiliares de comercio, cierre de empresas, inscripción de sociedades extranjeras, simplificarlos con el equipo de Documentación y Simplificación y luego diseñar los sistemas que UNCTAD deberá desarrollar
- Apoyar los diferentes procesos que actualmente se llevan, como el levantamiento de procesos y la reingeniería de las instituciones involucradas en los permisos de construcción para la implementación de la ventanilla única para obtener permisos de construcción.
- Redactar los TDR para las asesorías que ayudan a complementar estas acciones.

En este análisis, se concluye que de manera integral que el objetivo general se está cumpliendo que estas acciones contribuye a las metas y resultados esperados de manera altamente satisfactoria.

e. Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado

El fin de automatizar es reducir tiempos, reducir costos y pasos, así como tener las reglas claras; no obstante, la plataforma Minegocio no se logra la meta. Esto más que un problema es un desafío. Se ve que la visión PRONACOM tiene en este sentido no es compartido con el Registro Mercantil, dado que la velocidad de atender los expedientes de inscripción de empresas no es el óptimo, sabemos que hay oportunidades de mejora, pero no se están enfocando en ello.

f. Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación

Se están preparando los tdr para contratar un apoyo informático para que brinde asistencia técnica al Registro Mercantil en la implementación de los módulos adicionales al sistema Minegocio.

2.4.2 Trámites actualizados y simplificados a través de la Plataforma Asisehace

El sistema consiste en un sitio web en el que se documentan trámites, definiendo claramente los pasos que toman, tiempo, costo y documentos a presentar, además del fundamento legal lo que permite luego hacer un estudio y análisis que lleva a presentar propuestas de simplificación.

a. *Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR*

Descripción	Unidad de Medida	Planificado 2017	
Trámites actualizados y simplificados a través de la Plataforma Asisehace	Trámites	P	150
		A	40

Al 30 de abril de 2017 se han desarrollado los siguientes trámites 40 procesos entre documentaciones y simplificación.

b. *Herramienta utilizada para el análisis*

Se trabajó un plan de trabajo y se lleva un control para el desempeño y avance del plan.

Se estableció por cada acción documentación, simplificación y actualización los pasos que se deben cumplir.

c. *Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso*

Se cuenta con dos asesores que tienen la misión de documentar y proponer la simplificación de trámites administrativos, con el fin de obtener propuestas de automatización, que permita utilizar la tecnología y el internet para mejorar trámites administrativos en beneficio de los ciudadanos guatemaltecos.

Entre los dos asesores se han recibido cuatro productos, cada uno tiene documentados los procesos de actualización y documentación que hacen.

d. *Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación*

Se han realizado actualizaciones hasta el momento. La estrategia es avanzar por institución porque se está preparando un evento para presentar las simplificaciones; por ejemplo el

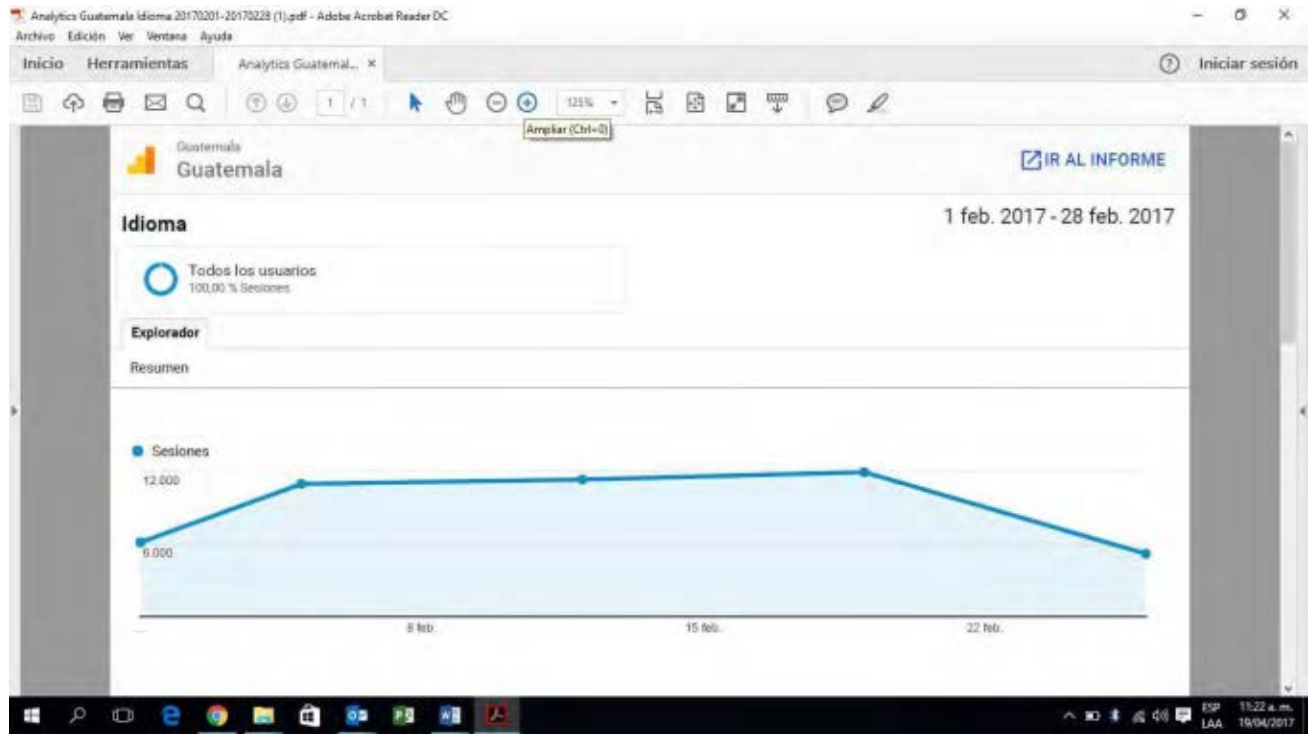
Registro de la Propiedad Intelectual. Se está trabajando todos los trámites que hace el Registro para cerrar el círculo y hacer un evento en donde se presenten las documentaciones y propuestas de simplificación, esto no solo evidencia el trabajo que se hace sino que compromete a la institución que los recibe a darle seguimiento. En el anexo 9 aparece el listado.

e. Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado

Los asesores tienen que dedicar el 100% de su tiempo a esta tarea y ser supervisados, los usuarios lo merecen es importante revisar todo lo documentado en años anteriores, así como dar seguimiento a las simplificaciones que se ha realizado, pero deben presentarse y dar seguimiento.

f. Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación

Las estadísticas de las personas que visitan la página denotan que en febrero de 2017 nos visitaron 45.392. Tal como se puede ver en las evidencias de las capturas de pantalla, del sistema que brinda las estadísticas.



Analytics Guatemala Idioma 20170201-20170228 (1).pdf - Adobe Acrobat Reader DC

Inicio Herramientas Analytics Guatemala, x Iniciar sesión

Idioma	Adquisición		Comportamiento				Conversiones		
	Sesiones	% de nuevas sesiones	Nuevos usuarios	Porcentaje de rebote	Páginas/sesión	Duración media de la sesión	Porcentaje de conversiones del objetivo	Objetivos cumplidos	Valor del objetivo
	45.392 (% del total: 32024%) (1.000%)	77,97 % Medio de la sesión: 77,97 % (0,01 %)	35.390 (% del total: 190,07 %) (0,000%)	58,81 % Medio de la sesión: 58,81 % (0,00 %)	2,60 Medio de la sesión: 2,60 (0,00 %)	00:03:06 Medio de la sesión: 00:03:06 (0,00 %)	0,00 % Medio de la sesión: 0,00 % (0,00 %)	0 (% del total: 0,00 %) (0,00 %)	0,00 \$ (% del total: 0,00 \$) (0,00 %)
1. es	20.320 (44,77 %)	78,84 %	16.021 (29,22 %)	59,18 %	2,65	00:03:32	0,00 %	0 (0,00 %)	0,00 \$ (0,00 %)
2. es-419	13.316 (29,34 %)	77,27 %	10.289 (20,71 %)	58,53 %	2,64	00:02:39	0,00 %	0 (0,00 %)	0,00 \$ (0,00 %)
3. es-es	5.443 (11,95 %)	76,59 %	4.169 (11,78 %)	59,80 %	2,45	00:02:58	0,00 %	0 (0,00 %)	0,00 \$ (0,00 %)
4. es-es	2.587 (5,71 %)	74,57 %	1.929 (3,45 %)	57,98 %	2,59	00:03:11	0,00 %	0 (0,00 %)	0,00 \$ (0,00 %)
5. es-gt	1.385 (3,05 %)	78,41 %	1.086 (2,07 %)	56,97 %	2,78	00:03:34	0,00 %	0 (0,00 %)	0,00 \$ (0,00 %)
6. es-mx	595 (1,31 %)	88,40 %	526 (1,49 %)	64,37 %	2,16	00:02:13	0,00 %	0 (0,00 %)	0,00 \$ (0,00 %)
7. es-us	503 (1,11 %)	85,49 %	430 (1,25 %)	59,05 %	2,58	00:02:10	0,00 %	0 (0,00 %)	0,00 \$ (0,00 %)
8. es-us	299 (0,66 %)	78,26 %	234 (0,69 %)	67,89 %	2,02	00:01:32	0,00 %	0 (0,00 %)	0,00 \$ (0,00 %)
9. es	256 (0,56 %)	65,23 %	167 (0,47 %)	2,34 %	1,98	00:00:46	0,00 %	0 (0,00 %)	0,00 \$ (0,00 %)
10. es-es	101 (0,22 %)	79,21 %	80 (0,22 %)	57,43 %	2,39	00:02:40	0,00 %	0 (0,00 %)	0,00 \$ (0,00 %)

Filas 1 - 10 de 67

2.5 Iniciativas de Agenda Legislativa analizadas y difundidas

Esta actividad incluye acciones de análisis y difusión de los proyectos de reforma o iniciativa de ley, de apoyo en la formulación, adopción, aplicación, evaluación y seguimiento de políticas y leyes que pueden realizar cambios y lograr un impacto positivo en el mejoramiento del grado de competitividad y de clima de negocios en Guatemala.

Contar con la asesoría para realizar un análisis de la agenda legislativa, difundir las cualidades positivas de las normativas que forman parte de la agenda y proponer reformas legales modificando la agenda legislativa actual del programa o por medio de la redacción de reformas adicionales a partir de los resultados de su trabajo.

El objetivo de la actividad es lograr la promulgación de iniciativas de ley que conforman la agenda legislativa del PRONACOM y las que impactan en el Indicador del Doing Business.

a. Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR

Descripción	Unidad de Medida	Planificado 2017	
		P	2
Proyectos para nuevas mejoras al entorno productivo elaborados	Proyectos de iniciativa de Ley	A	0

Las tres iniciativas de Ley planificadas son:

Ley	Indicador que impacta	Observaciones
1. Ley Licencias de Construcción	Obtención Licencias de Construcción	✓ Regular a la luz del proceso en el que intervienen diferentes instituciones.
2. Ley Gobierno Corporativo	Gobierno Corporativo	Regular el gobierno corporativo en la legislación nacional. Que incluya: ✓ protección a inversionistas minoritarios y a la vez ✓ beneficie a las empresas nacionales.
3. Reforma a la Ley de Insolvencia	Resolución de insolvencias	✓ proteger el crédito y la recuperación y conservación de la empresa como unidad de explotación económica y fuente generadora de empleo ✓ Lograr una solución oportuna, eficiente e imparcial de la situación de insolvencia

b. Herramienta utilizada para el análisis

Se realizó un análisis de los proyectos de reforma o iniciativa de ley de la Agenda Legislativa del MINECO, así como se apoyó la redacción de una Agenda Legislativa que PRONACOM lidera, a través del Comisionado Presidencial, Sr. Acisclo Valladares, se está dando seguimiento en el Organismo Legislativo. Este análisis se hizo enfatizando las normas y procedimientos que tienen impacto o no en el indicador internacional Doing Business del Banco Mundial y una propuesta por indicador de las acciones a seguir. Este producto fue revisado y analizado a la luz de definir el curso a seguir. Como resultado se conformó un Plan de Agenda Legislativa del Componente 1 el cual se encuentra en el anexo 7 de este informe.

c. Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso

Se prepararon los TDR y se inicia el proceso de contratación en el mes de abril 2017, por tal motivo aun no se tienen los productos, estos se obtendrán a finales de 2017.

El grado de avance que se tiene es del 10% considerando el esquema siguiente:

Temas de Asesorías	Elaboración TDR	selección del Experto	Planificación y Preparación de la asistencia técnica	Desarrollo y seguimiento de la asistencia técnica	Recepción, revisión y Aprobación de informes	Acumulado
	10%	10%	5%	60%	15%	
ley Licencias de Construcción	10%					10%
Le de Insolvencia						
Le de Gobierno Corporativo						

d. *Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación*

El avance que se tiene para contar con los productos es:

- Los TDR desarrollados, los que se presentan en el Anexo 3 de este informe.
- Se ha llevado a cabo Reuniones con los Grupos de Trabajo para los diez subindicadores del Doing Business: 1) Inscripción de empresas; 2) Licencias de construcción; 3) Obtención de electricidad; 4) Registro de Propiedad; 5) Obtención de Crédito; 6) Protección de los inversionistas; 7) Pago de impuestos; 8) Comercio transfronterizo; 9) Cumplimiento de contratos; 10) Resolución de insolvencias.
- Se cuenta con un Plan de Leyes, donde se incluyen tres asesorías técnicas de leyes que apoyan el Doing Business.

- Se cuenta con una Plan de Eventos de Visibilidad en el tema.

e. Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado

El plan de la Agenda Legislativa ha variado en diferentes versiones por la priorización de leyes y por el presupuesto asignado para la contratación de las asistencias técnicas requeridas. Se tenía en la Agenda Legislativa definida la redacción de la Ley de Infraestructura, que finalmente la asesoría fue financiada por fuente del presupuesto de PRONACOM.

f. Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación

Se contó con la asesoría de un integrante del equipo del Componente 1 para presentar una Iniciativa de Reforma del Código. Se realizó un análisis de la reforma, se habló con diputados a fin de difundir las cualidades positivas de la iniciativa, se buscó consenso con el Registro Mercantil a fin de que se incluyeran sus observaciones, posteriormente se presentó a la Comisión de Economía del Organismo Legislativo conociera y apoyara su promulgación. Los resultados del trabajo es que la Iniciativa cuenta con número y según informó la Comisión de Economía del Legislativo la está impulsado y cuenta ya con varios votos. Se espera que la iniciativa sea aprobada durante el trimestre abril-junio 2017.

2.6 Seguimiento a indicadores internacionales

El objetivo de la actividad es realizar acciones de análisis y difusión de los proyectos de reforma o iniciativa de ley, que establezca el PRONACOM, procurando su impacto en el Doing Business y en otros indicadores internacionales relacionados.

Se dio seguimiento a las acciones iniciadas en 2016; es decir, se puso en ejecución el Plan de Trabajo del Doing Business. Se espera que las acciones emprendidas den resultados y tengan su impacto en el Informe que emite el Banco Mundial en 2018 y con ello alcanzar el objetivo específico de mejorar la posición país en el indicador mencionado.

a Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR

El Resultado del Seguimiento al Indicador Doing Business no está vinculado con una meta en específico, pero es el indicador con que será evaluado el desempeño del Componente 1, según el Convenio firmado entre el BID y MINECO.

b Herramienta utilizada para el análisis

En 2016 se elaboró un plan que indicó los resultados esperados en cada uno de los subindicadores del Índice. Esta fue la base utilizada para planificar la intervención de trabajo del equipo del Componente 1. Adicionalmente, se identificaron 36 instituciones con las cuales se conformaron los diez grupos de trabajo o mesas, que han venido reuniéndose desde el año pasado y durante el primer trimestre de este año se ha avanzado en el trabajo propositivo de sentar las bases de las reformas que es importante emprender.

c. Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso

En el anexo 1, se encuentra un Informe de Ejecución del Plan de Mejora del Doing Business, donde se detalla lo que se ha logrado en cada una de las diez variables del Indicador.

d. Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación

En el Resultado de Indicadores Internacionales, el producto que se tiene es el seguimiento que se está haciendo y que se resume, por indicador, en un informe de Ejecución del Plan del Doing Business.

- Como Anexo 1, se encuentra un Informe de Ejecución del Plan de Mejora del Doing Business elaborado al 30 de abril de 2017. Incluye todas las acciones ejecutadas según la planificación. En este informe se indica lo ejecutado y logrado al 31 de marzo de 2017.
- Propuesta de reforma al Código de Comercio elaborada, analizada y difundida, la que cuenta con número de Iniciativa 5194.
- Priorizadas las reformas o leyes que serán estudiadas, analizadas y difundidas.

e Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado

- Se ha encontrado difícil que el Registro de la Propiedad Intelectual (RPI) implemente de manera urgente el sistema automatizado de notificaciones. Esto por motivos de problemas internos e intrínsecos del RPI. La Dirección del RPI en su primer año de gestión lo dedicó a problemas de personal, corrupción y asuntos internos.
- El Registro Mercantil, apoyado con una plataforma informática, Minegocio, con lo que estarían reduciendo los días de trámite para la inscripción de sociedades ha experimentado retrasos en la inscripción por motivos de personal. Se preparó un informe para ser presentado a las autoridades de MINECO con el fin de dar a conocer las áreas que son necesarias de fortalecer. Dicho documento sintetiza algunas recomendaciones, buscando respuestas a los desafíos que se tienen para el fortalecimiento del Registro Mercantil a la vez de lograr la sostenibilidad de la plataforma informática Minegocio.gt que es la herramienta electrónica que permite capturar la o las solicitudes de inscripción. El fortalecimiento del Registro, cae en lo relativo a lo administrativo, lo financiero, entre otras áreas. Es clave, la obtención y gestión de administración de los recursos necesarios para el cumplimiento de la misión del Registro, con un alto nivel de profesionalismo y por ende que responda con calidad de los productos institucionales, a fin de satisfacer las demandas de la sociedad. Este informe se presenta en el Anexo 2 de este informe.
- Se ha iniciado la fase de concertar con los tomadores de decisión, que en este caso es el Ministerio de Economía y Dirección de Desarrollo Institucional

f. Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación

Para el fortalecimiento del RM se preparó un oficio firmado por el Comisionado Presidencial de Competitividad, Acisclo Valladares, para convocar al Viceministro de Competencia y al

Viceministro de Asuntos Administrativos, así como al Registrador del RM a fin de conformar una mesa para el seguimiento del fortalecimiento institucional del RM.

2.7 Sistema informático de monitoreo para mejoras a los derechos del consumidor diseñado y desarrollado

Realizar el análisis, diseño, creación, desarrollo e implementación de un sistema integrado de información de la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor -DIACO- que permita mejorar los procesos y procedimientos del modelo de atención al consumidor en todo el territorio guatemalteco en la interacción de DIACO tanto con los consumidores, usuarios y proveedores en una relación de consumo, sistematizar y mejorar los procesos externos e internos de la institución, en la administración de quejas, capacitación, promoción, de verificación de precios, libros de quejas, instrumentos de medición, contratos de adhesión y las demás líneas de trabajo a cargo de la DIACO, mediante captación de datos, estudios, análisis e intervenciones en comportamientos de los mercados, que contribuya a mejorar la política pública de responsabilidad de la DIACO, en materia de protección de los derechos del consumidor y usuario y las obligaciones de los proveedores, en general poder atender todas las funciones y atribuciones de la DIACO establecidas en la Ley del Consumidor y Usuario, Decreto Número 006-2003 del Congreso de la República de Guatemala.

a.. Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR

Descripción	Unidad de Medida	Planificado 2018	
Sistema informático de monitoreo para mejoras a los derechos del consumidor diseñado y desarrollado	Sistema	P	1
		A	0

Se tiene planificado, según PMR, alcanzar la meta de un sistema en el 2018. Se está trabajando en esta meta y se alcanzará a finales de 2018.

b. Herramienta utilizada para el análisis

Desde PRONACOM, a mediados de 2016 se esperaba que los TDR fueran preparados por la DIACO, siendo la institución fortalecida con el sistema con la finalidad de incrementar sus capacidades. De tal manera, que es DIACO hizo un análisis exhaustivo de sus necesidades y de los resultados que espera con el Sistema Informático Integrado. Este análisis se realizó y fue presentando en reunión conjunta MINECO, DIACO Y PRONACOM. Los TDR para el sistema informático, Anexo 4 a este informe, en esta versión de TDR se plantea los siguientes objetivos específicos.

- Auditoría de los Equipos Informáticos y sistemas de información.
- Mejorar la infraestructura de los sistemas de información de la Institución, mediante la integración de todos los sistemas o aplicaciones actuales de la DIACO en una sola plataforma informática.
- Optimizar y automatizar todos los procesos internos.
- Mejorar los procesos de comunicación e interacción con los consumidores, usuarios y proveedores.
- Proveer mayor información estadística actualizada en línea.
- Mantener una base de datos con información histórica de las diferentes líneas de trabajo de la DIACO.
- Publicar en medios electrónicos la información estadística, de precios y otras que sean de interés del público en general.

c. Síntesis de cada uno de los productos obtenidos hasta la fecha de elaboración de la evaluación

Aun no se obtiene el sistema, la meta será alcanzada en 2018. A partir de los TDR se iniciará proceso de licitación.

d. Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso

Los TDR están siendo desarrollados por DIACO y serán presentados la primera semana de mayo de 2017. El producto, que es el sistema en este caso, se tendrá a finales de 2018.

e. Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado

Versión 1	Versión 2	Versión 3	Versión 4	Versión 5	Versión 6
Compartida con Lic. Escobar	Aprobada por Lic. Escobar	Retroalimentada por PRONACOM	Aprobada por Lic. Donis	Presentado por Lic. Sagastume	Se espera sea presentado por Lic. Sagastume primera semana de mayo 2017

Básicamente el problema es rotación de personal clave, haber cambiado en los últimos cinco meses del año 2016 a tres directores. Cada uno retomó el tema, ajustó los TDR según sus criterios y los envió a PRONACOM. En noviembre 2016 con la llegada del Director actual, se llevaron a cabo varias reuniones y DIACO solicitó un tiempo prudente para analizar la situación de DIACO y el requerimiento real acorde al presupuesto. Finalmente, la versión de los TDR preparados por DIACO en marzo 2017 fue presentada a MINECO para obtener el dictamen técnico de la Unidad de Tecnologías de Información de MINECO. En lugar de un dictamen favorable se recibió un oficio conteniendo una serie de recomendaciones que comprendían el tema de sistemas enfatizando que se desarrollaran los módulos necesarios y se complementen con algunos que MINECO ha desarrollado, de tal manera que se hará un sistema integrado que una los módulos que DIACO tiene, más los que MINECO le dará y los nuevos que serán desarrollados con la asignación presupuestaria que se tiene disponible en el Programa de apoyo a las inversiones estratégicas y transformación productiva, Préstamo 1734, Componente 1.

Asimismo, MINECO recomendó la compra de servidores nuevos para que el sistema pueda ser soportado. Por tal motivo, se llevó a cabo una reunión conjunta MIENECO, PRONACOM, DIACO, el consenso acordado es utilizar la asignación presupuestaria para ambos ítems, el sistema complementario y el equipo necesario (servidores). La DIACO se encuentra preparando el nuevo TDR para el sistema y las Especificaciones Técnicas del equipo (servidores con capacidad para correr el sistema informático) con lo que se espera iniciar el proceso de licitación tan pronto como sean recibidos por PRONACOM con los respectivos dictámenes técnicos de MINECO y los presupuestos ilustrativos.

A partir de los TDR, se iniciará el proceso de licitación. El cual se espera concluir a finales del año y poder firmar un contrato bianual finales de 2017-2018.

f. Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación

Se considera que el tiempo ha sido demasiado para finalizar con los TDR listos; no obstante, ahora estamos seguros de que el sistema que se hará es el que real y verdaderamente necesita DIACO y que se está complementando con los sistemas que dará MINECO, asimismo que contará con la aprobación inminente de MINECO. Esto es sumamente importante para asegurar que, desde un inicio, se está asegurando el éxito y la receptividad del sistema.

Se enfatiza que la estrategia del componente 1 ha sido lograr de manera articulada, consensuada y con el apoyo de MINECO el desarrollo del sistema con el fin de cumplir los objetivos específicos de fortalecer a la DIACO.

Ahora, resta realizar el proceso de licitación que se espera tener con la contratación de una buena empresa que desarrolle el sistema en tiempo, calidad y costo. El equipo que se comprará se justificará para poder correr el sistema. Por todo lo expuesto, se espera lograr un buen resultado de todo el trabajo y un buen uso de los fondos asignados para el sistema.

2.8 Difusión anual sobre la mejora del entorno productivo

Se tiene previsto realizar actividades de eventos de visibilidad con el objetivo de dar a conocer ampliamente las plataformas y sistemas desarrollados por el Componente 1, con el fin de aumentar los conocimientos y sensibilizar sobre cinco temáticas:

1. Talleres de divulgación de herramientas Minegocio (dirigido a varios grupo meta)
2. Eventos de divulgación Asisehace
3. Eventos de divulgación de Mejoras del Doing Business
4. Eventos de divulgación con prensa sobre las herramientas desarrolladas
5. Eventos de divulgación de Resultados Componente 1, entre ellas el Doing Business, inscripción de sociedades, trámites simplificados, y reformas de leyes.

No obstante, este plan se aprovechará otras buenas oportunidades que puedan surgir. A menudo, una eficaz respuesta de comunicación y la capacidad para sacar partido de oportunidades inesperadas en pro de la acción son tan importantes y pueden ayudar a obtener los resultados esperados.

a Documentación de Metas del Componente 1 del cuatrimestre en relación con el PMR

Descripción	Unidad de Medida	Planificado 2017	
Difusión anual sobre la mejora del entorno productivo	Talleres	P	2
		A	2

Por una parte se cumplirá la meta de realizar el número que indica en el literal de metas. Se llevará a cabo un esquema de seguimiento, para medir el avance, de los talleres dado que simultáneamente pudieran iniciarse acciones según se detalla:

Matriz de seguimiento a eventos

Componente 1

Taller	Elaboración especificaciones técnicas	Planificación y Preparación del taller Contrapartes, Expositores Otros	Convocatoria	Desarrollo y seguimiento de la licitación	Acumulado
	10%	10%	70%	10%	
Taller 1	10%	10%	70%	10%	100%
Taller 2	10%	10%	70%	10%	100%
Taller 3					
Taller 4					
Taller 5					
Taller 6					
Taller 7					
Taller 8					
Taller 9					
Taller 10					
Taller 11					

c. Listado de los productos que se han logrado de cada una de las asesorías y consultorías en curso

Taller 1

Calidad Regulatoria para Impulsar la Competitividad:
La importancia de Normatividad y Gestión Pública Efectiva en el
Proceso de Licencias de Construcción
Hotel Clarion Suites, Salón Marfil
20 de abril de 2017
Guatemala, Guatemala

Taller 2

Mejorando para competir:
Perspectivas Nacional y Regional de la Competitividad
Hotel Clarion Suites, Salón Marfil
21 de abril, 2017
Guatemala, Guatemala

c. Síntesis de cada uno de los productos

Taller 1

- 66 participantes han conocido las mejores prácticas, índices económicos de países que la aplican y profundizar en el subíndice de Obtención de Permisos de construcción del Doing Business. El evento se llevó a cabo de manera conjunta con OEA, quien proveyó los expertos internacionales y PRONACOM, que desde el Componente 1 apoyo la convocatoria, definió el perfil, logística y evaluación. (Anexo 5 Agenda del evento).

Taller 2

- 60 participantes han logrado conocer como buenas prácticas, el subíndice Apertura de Negocios del Doing Business Subnacional Centro América, formas de ser más competitivos como las Cadenas de Valor y la Innovación y Emprendimiento como factor de la Competitividad Regional, el Emprendimiento de alto impacto: el caso del

Observatorio Estratégico Tecnológico y los Retos de los países para salir de la trampa de ingresos medio – Lecciones aprendidas. (Anexo 6 Agenda del evento).

d Listado de problemas encontrados en la realización de las asesorías y consultorías realizadas durante el periodo evaluado

No se cuenta con asignación presupuestaria para los expertos ponentes que dicten las conferencias por lo que buscarán las sinergias con organismos internacionales y el sector privado para apoyar los temas. Tal el caso de la OEA que dio el apoyo para la realización de los dos foros realizados en abril de 2017. Los expertos internacionales, que tienen experiencia y pueden trasladar conocimientos sobre mejores prácticas tienen altas tarifas, así como gastos relacionados con su desplazamiento a Guatemala. Para el caso de las herramientas serán los integrantes del Equipo del Componente 1 que darán a conocer los productos (plataformas Asisehace y Minegocio) desarrollados en el contexto del Componente 1. Apoyos al diseño e implementación de mejoras en los climas de inversión y de negocios en el entorno productivo privado. De tal manera, que para futuros eventos en caso de necesitar expertos especializados nos avocaremos con otras instancias para encontrar sinergias y apoyarnos con la realización de eventos conjuntos en los temas identificados..

e Incluir otros elementos que den valor agregado a la evaluación

Se definió un Plan de Eventos de Divulgación del Componente 1, que incluye información detallada de cada evento (objetivo, temas, metodología, presupuesto, etc.) y calendario de ejecución. Dicho plan se encuentra como Anexo 8 de este informe, se obtuvo la aprobación del BID a este plan que conformó la estrategia para llevar a cabo los talleres.

	Plan Eventos Componente 1 2017												
Tema s	Cuatrimetres (3) :	I cuatrimestr e				II cuatrimestr e				III Cuatrimestre			
	MESES (12 meses)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Talleres de divulgación de herramientas MiNegocio(dirigido a varios grupo meta)				x		x		x		x		
2	Eventos de divulgación Asisehace									x		x	
3	Eventos de divulgación de Mejoras del Doing Business			x				x					
4	Eventos de divulgación con prensa sobre las herramientas desarrolladas					x				x			
5	Eventos de divulgación de Resultados Componente 1											x	

III. Conclusiones

- 1) La ejecución de las actividades previstas en general en el Componente 1, esto quedó demostrado en la evaluación de cartera de proyectos que hizo el BID en marzo de 2017.
- 2) Avanzar en la presentación de los TDR que se han venido trabajando para iniciar las actividades planificadas para el 2017.
- 3) La certeza de terminar con éxito el sistema informático de DIACO aumenta gradualmente a medida que avanza los consensos.
- 4) Se tiene claridad de los alcances del programa, entre otras acciones.
- 5) Se han tenido avances significativos sobre le ejecución del Plan de Mejora del Doing Business. El alcance es amplio, ambicioso y depende de otras instituciones, PRONACON juega un rol propositivo. Aunque no se tenga impacto en la calificación país se está dando grandes pasos de coordinación y de concientización sobre el tema.

IV. Recomendaciones

- 1) Se recomienda que el programa cuenta con una Manual de Logística de Eventos y provea los formatos tales como lista de participantes, registro, evaluación y tabulación de datos.
- 2) Se recomienda ir conformando y centralizando bases de datos de participantes o beneficiados de las acciones del Programa.
- 3) Se recomienda que el programa cuente con su Manual de Visibilidad y comunicaciones para e garantizar que todas las acciones financiadas total o parcialmente por la PRONACON, bajo el Programa 1734, incluyan información y actividades de comunicación ideadas para sensibilizar al público en general o a los destinatarios específicos con respecto a las razones de ser de PRONACOM y que defina la identidad visual y escrita.
- 4) Aprovechar, Siempre que surjan las oportunidades inesperadas de hacer divulgación de las herramientas y otros productos producidos por el componente 1, el programa y por PRONACOM.
- 5) Realizar contactos con donantes para el apoyo de financiamiento de expertos.
- 6) Documentar el apoyo que UNCTAD dará para el desarrollo del sistema de la Ventanilla Unica de Licencias de Construcción.

CERTIFICACIÓN DE RECEPCIÓN DE PRODUCTOS

Por este medio hago **CONSTAR** que he recibido y leído el producto abajo indicado de los servicios prestados dentro de la contratación titulada:

Servicios Profesionales como Asesor en análisis y difusión de iniciativas y proyectos de Ley 1: Ley de
Infraestructura

Que realizó:

Nombre o título de los servicios de asesoría

Edgar Ernesto Herrera de León

Nombre de la persona contratada

Como parte de los servicios de asesoría prestados al Programa de Apoyo a Inversiones Estratégicas y Transformación Productiva, el cual recibo a entera conformidad porque cumplen con los Términos de Referencia del Contrato No.:

PNC-108-012-183-2017

Por lo que se solicita trasladar a donde corresponda para continuar con el proceso respectivo de pago, por la cantidad de: veinticinco mil quetzales exactos (Q25,000.00)

Se adjunta el producto No. Uno (1)
Titulado:

PRODUCTO NÚMERO 1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL MARCO JURÍDICO EN EL TEMA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL, DOCUMENTO DE LA INSTITUCIONALIDAD Y DERECHO COMPARADO

Impreso en: 174
Cantidad en hojas

SI
Indicar si se adjunta en CD

Fecha de entrega del producto: 17/07/2017

Revisión Técnica 1 Hugo González
Nombre y Firma

Revisión Técnica 2 Araceli Rivera de Palma
Nombre y Firma

Aprobación del Producto:

Firma y sello:

José Fernando Suriano Buzo
DIRECTOR EJECUTIVO
Programa Nacional de Competitividad
MINISTERIO DE ECONOMIA

PRODUCTO NÚMERO 1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL MARCO JURÍDICO EN EL TEMA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL, DOCUMENTO DE LA INSTITUCIONALIDAD Y DERECHO COMPARADO.

INTRODUCCION

El presente estudio y análisis versa sobre el marco jurídico de la infraestructura vial terrestre en Guatemala. Para tal efecto, es necesario hacer una síntesis de los cuerpos jurídicos que regulan el tema y establecer los aspectos que cada uno trata. Seguidamente, se diagnostica críticamente si ese marco jurídico es suficiente y si cumple o no con su función, dada la importancia que tiene tal tipo de obras públicas para la población, a la cual se le invierte muchos millones, año con año, para realizar, ampliar o reparar carreteras. Después de establecer las virtudes, vacíos y deficiencias del sistema jurídico en tal materia, se analiza el estatus de la institucionalidad vigente.

Asimismo, para contribuir a la discusión de nuevas ideas, se acudirá a la legislación extranjera de algunos países que tienen normas específicas para el tema de infraestructura vial terrestre, de modo que puedan considerarse, en aras de perfilar una nueva ley que contenga los aspectos positivos de las mismas para poder ser aplicados en un futuro en Guatemala, en pro de contar con una normativa más amplia, clara y eficiente, dado que todo marco normativo es siempre susceptible de mejora y actualización.

En este sentido, el contenido de este estudio es con un fin propositivo y de análisis, en el entendido que, sin demeritar el contenido actual de las normas vigentes, no se postula un paradigma institucional como la única vía de abordar este tema, sino que se busca poder abrir a discusión nuevas maneras para hacer mejor lo que actualmente se realiza aunado a la descripción de la situación actual.

JUSTIFICACION

En tiempos recientes, se ha hecho de conocimiento público las dificultades para el avance de ciertos proyectos de infraestructura vial, que son de urgencia nacional poder terminarlos en beneficio de la población, las que se originan a partir de los marcos jurídicos vigentes que, al no estar actualizados a la realidad actual en esta materia puntual, sino que atienden a necesidades generales de las contrataciones públicas y de la obra pública, sin especificar carreteras, resultan en atraso en la culminación de las carreteras planificadas y adjudicadas en procesos de contratación públicos, los que ya de por sí son de larga duración y complejos.

Asimismo, es de larga data la problemática general de los Gobiernos nacionales de no encontrar políticas públicas establecidas que deban seguir, lo que da lugar a que cada cuatro años se tengan que implementar ciertas directrices, planes y proyectos, mismos que solo van a durar un cuatrienio, cuando el siguiente gobernante cambie el orden de las prioridades, lo que resulta en improvisación y poca eficiencia en el manejo de los recursos y finalmente, no se satisface las necesidades sociales, con lo cual no se produce el desarrollo económico que se necesita.

Según *“Invest in Guatemala”*, para el año 2013, Guatemala generó un movimiento total de US \$ 27,580 millones en comercio internacional. De este, 77 % fue manejado por vía marítima, 22 % por vía terrestre y 1 % por vía aérea. En el mar Caribe, se encuentran el Puerto Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, a 297 Km. de la ciudad de Guatemala; mientras que en el Océano Pacífico, se ubican Puerto Quetzal y San José a 98 Km. de la ciudad de Guatemala.

Asimismo, Guatemala posee una red de infraestructura vial que cuenta con 6,919.91 Km. de carretera asfaltada, accesible para el transporte de carga y personas, conectando sus diferentes regiones, puertos y fronteras con México y Centroamérica. Asimismo, se tienen 4,679.12 Km. de terracería y 4,181.84 Km. de caminos rurales. La red vial de Guatemala se encuentra principalmente distribuida de la siguiente forma:

- Rutas Centroamericanas: 2,148.5 kilómetros;
- Rutas Nacionales: 2,394.7 kilómetros más 346 kilómetros de la Franja Transversal del Norte (de la Frontera con México al departamento de Izabal);
- Rutas Departamentales: 2,787.4 kilómetros.

Guatemala tiene una ubicación geográfica privilegiada ya que tiene acceso tanto a océano pacífico como atlántico, así como a grandes mercados como el centroamericano y el mexicano, vía terrestre; por tal razón debe existir la infraestructura vial necesaria que interconecte fronteras y océanos, y ello lleve como consecuencia inmediata el crecimiento de la economía, la facilitación del comercio, menor tiempo en transporte de mercedaría y personas; en pocas palabras convertir a Guatemala en un Estado competitivo.

Las condiciones para desarrollar existen, sin embargo no será posible corregir la situación actual sin hacer ninguna clase de cambios de orden legislativo que varíen las condiciones preexistentes. Esto porque no solo es atribuible a situaciones financieras o específicas de cada proyecto el motivo de los retrasos, sino que es una cuestión estructural que requiere un cuerpo legal nuevo, general que aclare y simplifique procedimientos, que fomente la transparencia e institucionalidad y pueda Guatemala de una vez por todas contar con infraestructura vial de primer nivel.

1. ANÁLISIS DEL MARCO JURÍDICO EXISTENTE EN GUATEMALA SOBRE INFRAESTRUCTURA VIAL, SU CONTENIDO Y LAS BASES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA INICIATIVA DE LEY QUE REGULE LAS CARRETERAS A NIVEL NACIONAL

Para realizar un análisis completo sobre la legislación Guatemalteca en materia de infraestructura, se han consultado las bases de datos existentes sobre la normativa vigente, tanto legislación ordinaria como a nivel de acuerdos gubernativos y convenios internacionales.

Como primer, punto debe indicarse que no existe una Ley ordinaria de carácter general que regule la planificación, la ejecución y la conservación de la infraestructura vial, lo cual sería fundamental en la estrategia de desarrollo de Guatemala, pues su carencia es una de las causas de la situación vigente.

En la actualidad, existen leyes y acuerdos gubernativos dispersos y, a la vez reglamentaciones y normativas internas del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, principalmente, que sustentan y se relacionan con la infraestructura vial, lo cual ha permitido hasta el día de hoy que funcione la Administración Pública en esta importante materia, en cierto grado, mas no satisfactoriamente en función de las necesidades nacionales.

Las normas que serán detalladas a continuación, tanto emanadas del Congreso de la República como del Organismo Ejecutivo, son las principales a considerar al abordar el tema vial, mismas que se refieren a una pluralidad de temas, que van desde la no obstaculización, la determinación de autoridades que regulan y mantienen la red vial del país, tal como la Dirección General de Caminos, los espacios de publicidad, hasta las alianzas para el desarrollo de infraestructura económica. Esto denota la necesidad de una ley específica que abarque

integralmente la infraestructura vial, pues la dispersión no es sistemática y solo da lugar a que año con año y basado en una situación de necesidad puntual, se legisle o reglamente un aspecto más, sin entrar en sintonía necesariamente con el resto de disposiciones.

Como primer punto, todo análisis del marco legal de un país debe partir de una revisión exhaustiva de las normas y preceptos de rango constitucional para que, posteriormente, puedan comprenderse las normas de rango ordinario y reglamentario emanadas del Congreso de la República y del Organismo Ejecutivo respectivamente, así como otras normas que datan de varias décadas atrás emanadas de gobiernos de facto, pero que aún tienen vigencia; por lo que en el desarrollo del documento se presenta un análisis a fondo que llevará a observar y determinar con certeza la necesidad de aprobar normas que regulen vacíos legales y que modifiquen y complementen otras ya existentes.

1.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA Y LEGISLACIÓN

ORDINARIA: La base, espíritu y origen de todas las normas ordinarias y reglamentarias es la Constitución Política de la República, toda norma que la contradiga, es nula de pleno derecho. Por tal razón, para dar un sustento a la normativa en materia de infraestructura vial es necesario repasar los preceptos constitucionales que deberán ser citados en la parte considerativa de la iniciativa de Ley a presentar y demostrar que existe la necesidad y el espíritu de cumplir con el fin supremo del Estado que es el bien común. Asimismo, las leyes ordinarias que se detallan a continuación, emanadas del Congreso de la República u Gobierno de facto en su caso, regulan situaciones y problemáticas diferentes de la materia de infraestructura vial. Cabe mencionar que es necesario hacer referencia a estas normas específicas de tipo ordinario y de rango constitucional toda vez que servirán de base para la construcción de una ley ordinaria especial, que las pueda articular armónicamente. Debe tomarse en cuenta que existen leyes

específicas que de manera aislada regulan o se relacionan con la infraestructura vial, tales como las que aprueban préstamos para proyectos de infraestructura vial, que si bien es legislación positiva, su puntualidad no debe incidir en el análisis general y en la persecución de una ley especial en la materia.

- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA: En los Artículos 39, 40, 118, 119, 121, 131, 134, 183, literales e) y k), 193, 194, 221, 225 y 253 constitucionales, se abordan temáticas generales que se relacionan con los siguientes puntos: Propiedad privada, expropiación, el régimen económico y social y el principio de subsidiariedad, funciones del Estado para el desarrollo económico, bienes de dominio público, servicio de transporte y terminales terrestres, coordinación entre entidades descentralizadas y autónomas con el Gobierno en políticas estatales y del ramo específico, concesiones, ministerios y funciones generales de los Ministros de Estado, jurisdicción contencioso-administrativa para contratos y concesiones públicas y ordenamiento territorial.

No obstante, ninguno de estos artículos puntualmente se refiere al tema de infraestructura vial terrestre, contrariamente a otras disposiciones constitucionales que sí son muy explícitas a ciertos asuntos para el desarrollo económico (verbigracia: electrificación, hidrocarburos o reforestación), sino que en cierto modo, al abordarse el tema de transporte y terminales queda ínsito el hecho que el transporte terrestre conlleva la necesidad de carreteras, mas no de una forma desarrolladas.

En todo caso, por su jerarquía constitucional, son normas que fijan los parámetros generales que ha de observar cualquier ley ordinaria en tal materia si llegan a abordar las temáticas constitucionales antedichas y que cualquier nueva ley con la que se pretenda regular integralmente el tema de la infraestructura vial terrestre no puede soslayar.

Los artículos específicos que deben tomarse en cuenta como base para la construcción de la iniciativa de Ley son los siguientes, en su orden numérico:

“Artículo 1. Protección a La Persona. El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común.”

Claramente puede entenderse que para alcanzar este fin se requiere del concurso de varias condiciones que deben ser facilitadas por el Estado de Guatemala, por ejemplo, una economía próspera e incluyente que requiere de la infraestructura necesaria.

El artículo 40 relacionado con la expropiación, pues en el orden y como se observará en el presente documento y en los subsiguientes de la asesoría, serán sujetos a desarrollarlos en el mismo proyecto de Ley en espíritu de cumplir con los postulados constitucionales, por ejemplo el citado artículo establece que: *“En casos concretos, la propiedad privada podrá ser expropiada por razones de utilidad colectiva, beneficio social o interés público debidamente comprobadas. La expropiación deberá sujetarse a los procedimientos señalados por la ley, y el bien afectado se justipreciará por expertos tomando como base su valor actual.*

La indemnización deberá ser previa y en moneda efectiva de curso legal, a menos que, con el interesado se convenga en otra forma de compensación.”

Se puede entonces determinar que en el caso de la infraestructura vial, éste artículo es aplicable y fundamental para poder desarrollar en una futura iniciativa de ley los procedimientos específicos y modernos, con facilidad tanto

para el Estado como para los inversores de poder ejecutar las obras con la mayor agilidad posible. La actual Ley de Expropiación y la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica regulan ambos procedimientos de expropiación sin embargo, la primera de ellas es una ley del año un mil novecientos cuarenta y ocho, y la segunda de ellas, aún no cuenta con la institucionalidad fortalecida pertinente por lo que se hace necesario de este análisis un procedimiento específico de expropiación que no choque con las normas constitucionales y sea de aplicación específica al tema de infraestructura vial debido a la urgencia del país de facilitar la inversión. Este tema será uno de los más importantes en el capitulo de la propuesta de la iniciativa de ley.

“Artículo 118. Principios del Régimen Económico y Social. El régimen económico y social de la República de Guatemala se funda en principios de justicia social.

Es obligación del Estado orientar la economía nacional para lograr la utilización de los recursos naturales y el potencial humano, para incrementar la riqueza y tratar de lograr el pleno empleo y la equitativa distribución del ingreso nacional.

Cuando fuere necesario, el Estado actuará complementando la iniciativa y la actividad privada, para el logro de los fines expresados.”

La orientación de la economía nacional es una de las razones fundamentales por las que se desea priorizar y agilizar la ejecución de obras de infraestructura vial mediante una legislación nueva.

“Artículo 119. Obligaciones del Estado. Son obligaciones fundamentales del Estado:

a) Promover el desarrollo económico de la Nación, estimulando la iniciativa en actividades agrícolas, pecuarias, industriales, turísticas y de otra naturaleza;

b) Promover en forma sistemática la descentralización económica administrativa, para lograr un adecuado desarrollo regional del país;

c) Adoptar las medidas que sean necesarias para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de los recursos naturales en forma eficiente;

d) Velar por la elevación del nivel de vida de todos los habitantes del país, procurando el bienestar de la familia;

e) Fomentar y proteger la creación y funcionamiento de cooperativas proporcionándoles la ayuda técnica y financiera necesaria;

f) Otorgar incentivos, de conformidad con la ley, a las empresas industriales que se establezcan en el interior de la República y contribuyan a la descentralización;

g) Fomentar con prioridad la construcción de viviendas populares, mediante sistemas de financiamiento adecuados a efecto que el mayor número de familias guatemaltecas las disfruten en propiedad. Cuando se trate de viviendas emergentes o en cooperativa, el sistema de tenencia podrá ser diferente;

h) Impedir el funcionamiento de prácticas excesivas que conduzcan a la concentración de bienes y medios de producción en detrimento de la colectividad;

- i) La defensa de consumidores y usuarios en cuanto a la preservación de la calidad de los productos de consumo interno y de exportación para garantizarles su salud, seguridad y legítimos intereses económicos;*
- j) Impulsar activamente programas de desarrollo rural que tiendan a incrementar y diversificar la producción nacional con base en el principio de la propiedad privada y de la protección al patrimonio familiar. Debe darse al campesino y al artesano ayuda técnica y económica;*
- k) Proteger la formación de capital, el ahorro y la inversión;*
- l) Promover el desarrollo ordenado y eficiente del comercio interior y exterior del país, fomentando mercados para los productos nacionales;*
- m) Mantener dentro de la política económica, una relación congruente entre el gasto público y la producción nacional; y*
- n) Crear las condiciones adecuadas para promover la inversión de capitales nacionales y extranjeros.*

Tal y como se mencionaba, la norma constitucional fundamental para desarrollar el presente trabajo y la iniciativa de ley misma, es la contenida en la literal a) del artículo 119 la que establece que es obligación del Estado “a) Promover el desarrollo económico de la Nación, estimulando la iniciativa en actividades agrícolas, pecuarias, industriales, turísticas y de otra naturaleza”; es el espíritu del análisis y de la propuesta de ley a entregar cumplir precisamente con este postulado, pues la infraestructura vial adecuada va llevar al país a cumplir con el presente objetivo.

“Artículo 134. Descentralización y autonomía. El municipio y las entidades autónomas y descentralizadas, actúan por delegación del Estado.

La autonomía, fuera de los casos especiales contemplados en la Constitución de la República, se concederá únicamente, cuando se estime indispensable para la mayor eficiencia de la entidad y el mejor cumplimiento de sus fines. Para crear entidades descentralizadas y autónomas, será necesario el voto favorable de las dos terceras partes del Congreso de la República.

Se establecen como obligaciones mínimas del municipio y de toda entidad descentralizada y autónoma, las siguientes:

a) Coordinar su política, con la política general del Estado y, en su caso, con la especial del Ramo a que correspondan;

b) Mantener estrecha coordinación con el órgano de planificación del Estado;

c) Remitir para su información al Organismo Ejecutivo y al Congreso de la República, sus presupuestos detallados ordinarios y extraordinarios, con expresión de programas, proyectos, actividades, ingresos y egresos. Se exceptúa a la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Tal remisión será con fines de aprobación, cuando así los disponga la ley;

d) Remitir a los mismos organismos, las memorias de sus labores y los informes específicos que les sean requeridos, quedando a salvo el carácter confidencial de las operaciones de los particulares en los bancos e instituciones financieras en general;

e) Dar las facilidades necesarias para que el órgano encargado del control fiscal, pueda desempeñar amplia y eficazmente sus funciones; y

f) En toda actividad de carácter internacional, sujetarse a la política que trace el Organismo Ejecutivo.

De considerarse inoperante el funcionamiento de una entidad descentralizada, será suprimida mediante el voto favorable de las dos terceras partes del Congreso de la República.”

Es tiempo que el Estado de Guatemala como tal, es decir, municipalidades y gobierno central cuente con políticas públicas de largo plazo en que no sean incongruentes los planes de desarrollo municipal con los planes del gobierno central, por tal razón la autonomía municipal no debe reñir con las actividades del Gobierno central y debe existir coordinación. Se considera que al contar con una nueva institucionalidad en materia de infraestructura vial que sea la base para la construcción de planes a largo plazo, será cumplido el precepto establecido en el citado artículo de forma correcta.

“Artículo 175. Jerarquía constitucional.

Ninguna ley podrá contrariar las disposiciones de la Constitución. Las leyes que violen o tergiversen los mandatos constitucionales son nulas ipso jure.

Las leyes calificadas como constitucionales requieren, para su reforma, el voto de las dos terceras partes del total de diputados que integran el Congreso, previo dictamen favorable de la Corte de Constitucionalidad.”

En la elaboración de la iniciativa de Ley se velará en todo momento por el cumplimiento de lo establecido en éste artículo a manera de evitar impugnaciones y contar con una norma que dé certeza y seguridad jurídica.

- LEY DEL ORGANISMO EJECUTIVO, DECRETO NÚMERO 114-97: Lo más relevante de esta ley, por su carácter específico en materia de infraestructura vial, se refiere al Artículo 30 de la misma, por medio del cual se regulan las funciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, el que está a cargo de: formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país y a la obra pública; administrar en forma descentralizada y subsidiaria o contratar la provisión de los servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras públicas e infraestructura a su cargo; proponer al Organismo Ejecutivo las normas técnicas relativas a las obras públicas, para lo cual deberá coordinarse con los otros Ministerios correspondientes; financiar subsidiariamente el diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas; y crear y participar en la administración o contratación de los mecanismos financieros para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.

Otras materias generales a considerarse de esta ley son las establecidas en los artículos 3, 23, 25 y 27, que se refieren a la delegación en la ejecución y supervisión de obras, la rectoría sectorial que ejercen los ministros en el ramo respectivo y la coordinación interinstitucional que deben ejercer, la posibilidad de crear unidades especiales de ejecución en los Ministerios y las funciones generales de los Ministros de Estado.

En cuanto a las atribuciones específicas del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, el citado artículo 30 establece que: *“Al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda le corresponde formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país; al uso y*

aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; a la obra pública; a los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología; y a la política de vivienda y asentamientos humanos; para ello, tiene a su cargo las siguientes funciones:

a) Administrar en forma descentralizada y subsidiaria o contratar la provisión de los servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras públicas e infraestructura a su cargo.

b) Proponer al Organismo Ejecutivo las normas técnicas relativas a las obras públicas, para lo cual deberá coordinarse con los otros Ministerios correspondientes.

c) Financiar subsidiariamente el diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.

d) Crear y participar en la administración o contratación de los mecanismos financieros para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.”

Sin embargo, el artículo no es claro o completo en cuanto a una materia tan importante como la infraestructura vial, regula únicamente lo relativo en forma general a la obra pública. Por tal razón, es vital ampliar las facultades principales del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda reguladas en su ley ordinaria principal a manera de adecuarla a la modernidad y adaptarla a una nueva ley objeto de la presente consultoría por lo que parte de las reformas a plantear en la propuesta van relacionadas a reformar entre otros artículos, el citado en el presente apartado para tener normas ordinarias congruentes con una Ley general en materia de infraestructura vial.

- CÓDIGO MUNICIPAL, DECRETO NÚMERO 12-2002: Entre las materias de esta ley, atinentes a la infraestructura vial y al trabajo que se pretende complementar con la iniciativa de ley, se encuentra lo relativo a cumplir con las obligaciones del Estado en general contempladas en el artículo 35 del Código Municipal que en su literal w) establece que *“En lo aplicable, las facultades para el cumplimiento de las obligaciones atribuidas al Estado por el artículo 119 de la Constitución Política de la República de Guatemala;”* razón fundamental para que los municipios se adapten a los preceptos y normas que deben aprobarse en materia de infraestructura vial.

Es competencia municipal de igual forma la construcción y mantenimiento de caminos de acceso a las circunscripciones territoriales inferiores al municipio, pavimentación de las vías públicas urbanas y mantenimiento de las mismas y autorización de las licencias de construcción de obras, públicas o privadas, en la circunscripción del municipio según lo establecido en el artículo 68 literales b) y m) respectivamente, razón por la que debe entenderse fundamentalmente éste artículo ya que en el proyecto de ley en lo relativo a la clasificación de la Red Vial del país, se planteará una división concorde a lo establecido en dicho artículo a manera de diferenciar las competencias municipales de las gubernamentales y poder determinar cuándo corresponde a la municipalidad promover y ejecutar obras de infraestructura vial, y cuándo corresponde al Organismo Ejecutivo.

En cuanto al ordenamiento territorial; es fundamental que la nueva ley que regule la infraestructura vial tome en cuenta lo establecido en el artículo 142 que establece que : *“Las Municipalidades están obligadas a formular y ejecutar planes de ordenamiento territorial y de desarrollo integral de sus municipios, y por consiguiente, les corresponde la función de proyector, realizar y reglamentar la*

planeación, proyección, ejecución y control urbanísticos, así como la preservación y mejoramiento del entorno y el ornato.

Las lotificaciones, parcelamientos, urbanizaciones y cualesquiera otras formas de desarrollo urbano o rural que pretendan realizar o realicen el Estado o sus entidades o instituciones autónomas y descentralizadas, así como las personas individuales o jurídicas que sean calificadas para ello, deberán contar con la aprobación y autorización de la municipalidad en cuya circunscripción se localicen.

Tales formas de desarrollo, cumpliendo los requerimientos establecidos, deberán comprender y garantizar, como mínimo y sin excepción alguna, el establecimiento, funcionamiento y administración de los servicios públicos siguientes, sin afectar los servicios que ya se prestan a otros habitantes del municipio:

- a) Vías, calles, avenidas, camellones y aceras de las dimensiones, seguridades y calidades adecuadas, según su naturaleza;*
- b) Agua potable y sus correspondientes instalaciones, equipos y red de distribución;*
- c) Energía eléctrica, alumbrado público y domiciliario;*
- d) Alcantarillado y drenajes generales y conexiones domiciliarias; y,*
- e) Áreas recreativas y deportivas, escuelas, mercados, terminales de transporte y de pasajeros y centros de salud.*

La municipalidad será responsable de velar por el cumplimiento de todos estos requisitos.”

En este importante artículo se determina que existe necesidad de modificarlo en el sentido que los planes de ordenamiento territorial deben ser adaptados a las necesidades estratégicas del país por lo que debe ser adicionado un párrafo que

se complemente con lo que regulará la Ley marco de infraestructura vial; tomando para el efecto en cuenta otros aspectos generales del ordenamiento territorial regulados en los artículos 3, 22, 35, literal b), y 96). En este orden de ideas, y de forma que los Municipios adapten su planificación a la estratégica general del país, el Código Municipal regula en su artículo 145 lo siguiente: “**Artículo 145. Obras del Gobierno Central.** *La realización por parte del Gobierno Central o de otras dependencias públicas, de obras públicas que se relacionen con el desarrollo urbano de los centros poblados, se hará en armonía con el respectivo plan de ordenamiento territorial y conocimiento del Concejo Municipal.*

Éste artículo debe entenderse no sólo en el sentido contemplado actualmente, sino también en el sentido inverso a manera de cumplir con lo establecido en el artículo 119 y la literal a) del artículo 134 ambos de la Constitución Política de la República de Guatemala y debe obligarse al Municipio a planificar su desarrollo en concordancia con los planes nacionales y políticas públicas que le involucren, tal y como el caso concreto de obras de infraestructura vial; sin violentar la autonomía municipal y para lo cual deben ser tomados en cuenta en la nueva institucionalidad en materia de infraestructura vial a regularse en el proyecto de ley y tengan participación y voz en un Plan Nacional de Infraestructura Vial.

Al continuar con el análisis del Código Municipal, dicho cuerpo legal en su artículo 146 establece que: “*Para edificar a la orilla de las carreteras, se necesita autorización escrita de la municipalidad, la que la denegará si la distancia, medida del centro de vía a rostro de la edificación, es menor de cuarenta (40) metros en las carreteras de primera categoría y de veinticinco (25) metros en carreteras de segunda categoría.*

Quedan prohibidos los establecimientos de bebidas alcohólicas o cantinas a una distancia menor de cien (100) metros del centro de la carretera.

Para conceder las autorizaciones anteriormente indicadas, la municipalidad tomará en cuenta además, las prescripciones contenidas en tratados, convenios y acuerdos internacionales vigentes en materia de carreteras. Cuando los derechos de vía afecten la totalidad de una parcela de terreno, ya sea rural o urbana, o el área que quede de excedente no pueda destinarse a fin alguno, el propietario deberá ser indemnizado de conformidad con la ley de la materia.”

El citado artículo sería incongruente con la nueva legislación en materia de infraestructura vial ya que precisamente es ámbito de otra materia y contempla medidas y normas técnicas que pudieran ya no adaptarse a las normas técnicas actuales por lo que debe derogarse y ser regulado por la nueva ley tomando en cuenta los criterios técnicos a ser discutidos en la versión final de la iniciativa.

En cuanto al Código Municipal y a las municipalidades como tal, es necesario aclarar que una nueva ley en materia de infraestructura vial debe definir los niveles de responsabilidades institucionales de conformidad con la clasificación de la infraestructura vial, que dicho sea de paso no está regulada en ninguna ley. La propuesta se enfocará en delimitar las carreteras que son responsabilidad del Gobierno y las que son responsabilidad de las Municipalidades para diferenciar las atribuciones, la autoridad competente de desarrollar un proyecto de infraestructura vial, así como evitar que los Planes de Ordenamiento Territorial difieran de las necesidades estratégicas nacionales en materia de desarrollo económico a través de infraestructura. Por lo tanto, será necesario modificar el Código Municipal en lo ya expresado a manera de contar con legislación que se complemente y no sea contradictoria y claro, sin violentar la autonomía municipal.

- LEY DE CONTRATACIONES DEL ESTADO, DECRETO NÚMERO 57-92:
Esta es la norma general para las contrataciones públicas, incluyendo los procedimientos para licitaciones públicas y concesiones, que conjuntamente

con su Reglamento, detalla los pasos para poder contratar el diseño, la ejecución, la reparación o la supervisión de obras públicas, incluyendo carreteras y puentes, entre otras instalaciones que requiere la infraestructura vial pública.

En cuanto a la Ley de Contrataciones del Estado, debe aclararse que todo lo que regula debe ser aplicado supletoriamente y complementariamente a una nueva Ley en materia de infraestructura vial, toda vez que el espíritu de la iniciativa es contar con tres modalidades y procedimientos para proyectos de inversión pública, privada, y mixta, así como contar con la nueva institucionalidad que de forma técnica analice los proyectos que son necesarios y urgentes para el país. En este sentido, la Ley de contrataciones del Estado será aplicada supletoriamente en el ámbito del Régimen de Cotizaciones y Licitaciones públicas contempladas en el Título III de la Ley; es decir en los proyectos a ejecutar con fondos públicos y únicamente en cuanto a procedimientos de adjudicación y plazos, mientras la nueva ley regulará la institucionalidad, los planes nacionales, el mantenimiento de la obra y los procesos específicos de sanciones, derechos de vía y expropiación.

Artículos que deben tomarse en cuenta para la construcción de un nuevo marco regulatorio:

Autoridades competentes para autorizar la adjudicación de obras de conformidad con artículo 9:

4.2 Para los Ministerios y Secretarías de la Presidencia de la República:

a) Cuando el monto no exceda de novecientos mil Quetzales (Q.900,000.00), el funcionario o funcionarios designados por el Ministro o Secretario, según corresponda, como autoridad administrativa superior, en forma permanente y por plazo indefinido, según la estructura orgánica del Ministerio o Secretaría y sus

dependencias, incluyendo unidades ejecutoras o entidades adscritas a las mismas.

b) Cuando el monto exceda de novecientos mil Quetzales (Q.900,000.00), el Ministro del ramo o el Secretario correspondiente, en calidad de autoridad superior.

.....6) Para las municipalidades y sus empresas:

a) Cuando el monto no exceda los novecientos mil Quetzales (Q.900,000.00), el Alcalde Municipal, Gerente o funcionario equivalente de la empresa, según sea el caso, en calidad de autoridad administrativa superior.

b) Cuando el monto exceda de novecientos mil Quetzales (Q.900,000.00), el Concejo Municipal, en calidad de autoridad superior.”

- LEY DE EXPROPIACIÓN, DECRETO 529: Esta norma data de 1948 y con ciertas reformas, siendo las más recientes de 1980, con la cual se implementa lo dispuesto en el artículo 40 constitucional. Establece el procedimiento administrativo para poder declarar la necesidad de expropiación y los pasos para determinar el valor de la indemnización y la forma de hacerla efectivo, estableciendo los derechos del administrado durante el procedimiento.

Es un criterio común tanto en las mesas implementadas por el -PRONACOM- como por este servidor, que la Ley de Expropiación contempla procedimientos engorrosos además que de inicio incluye un componente netamente político del que no debe depender la ejecución de las obras de infraestructura vial tan necesarias para el país y es una

declaratoria del Congreso de la República de utilidad y necesidad pública de un bien, elemento que complica todo proceso de expropiación.

Asimismo serán señalados los artículos que hacen de este procedimiento algo engorroso y por los cuales será formulado en el proyecto de ley un procedimiento específico para expropiar cumpliendo con las garantías constitucionales, pero mucho menos tedioso en aras de fomentar la inversión en infraestructura vial.

Los artículos que convierten este proceso en algo sumamente complicado y que en definitiva obligan a contar con nueva legislación, son los siguientes:

“Artículo 2. La declaración de utilidad y necesidad pública o interés social, corresponde al Congreso de la República.”

“Artículo 20. Hecha la declaración que señala el artículo anterior, el expropiante requerirá del propietario que manifieste la suma que aceptaría en pago de total indemnización, La contestación deberá darla el propietario dentro del plazo que se le fije en el requerimiento, plazo que no será menor de cinco días ni mayor de diez, contados desde la fecha en que legalmente reciba la notificación correspondiente, más el término de la distancia, el cual se computará conforme lo prescribe la Ley del Organismo Judicial.

En las notificaciones se observará lo dispuesto en el Código Procesal Civil y Mercantil.

En casos de personas domiciliadas fuera de la República, cuya residencia se ignore, se les citará mediante edictos publicados tres veces durante un mes en el Diario Oficial y en otro de los de mayor circulación en el país, requiriendo su

presencia por si o por medio de apoderado suficientemente instruido y expensando, dentro del término de quince días a contar de la fecha de la última publicación; si no comparecieren dentro del término indicado, todas las notificaciones se les harán por medio del Diario Oficial y los términos o plazos se computarán a partir del día de la respectiva publicación.”

Artículo 23. *El expediente de expropiación será escrito y se sustanciará ante las Gobernaciones Departamentales; la petición contendrá los siguientes requisitos:*

1. Gobernación a quien se dirige.

2. Indicación del expropiante (Estado, municipalidad, Universidad, concesionario o contratista)

3. Nombre, apellido y domicilio del propietario.

4. Designación del bien cuya expropiación se persigue, con todos los datos que puedan identificarlo.

5. Certificación de la oficina respectiva en que conste el valor de la declaración fiscal.

6. Indicación de la disposición legal en virtud de la cual se declara de utilidad o necesidad públicas o interés social, el bien.

7. Expresión de la suma que ofrece el expropiante, en concepto de indemnización total, debiendo fundamentar sus conclusiones; y

8. Cuando se trate de inmuebles, informe técnico de que el bien expropiado es el que se necesita para ejecutar la obra.

Artículo 24. *De la solicitud se correrá traslado al propietario por el término de siete días.*

Artículo 25. *Dentro del término anterior el propietario deberá evacuar el traslado; el escrito de contestación deberá contener los siguientes requisitos:*

- 1. Nombre, apellido y domicilio.*
- 2. Conformidad o disconformidad con los datos que el solicitante atribuye al bien, rectificando tales datos.*
- 3. Indicación de las hipotecas, embargos, anotaciones de demanda y demás gravámenes que pesen sobre el inmueble.*
- 4. Conformidad u oposición del propietario, a la expropiación, debiendo fundar sus conclusiones ; y*
- 5. Expresión de la suma que pretende en concepto total de indemnización.*

El propietario o su representante legítimo, al evacuar el traslado acompañará el título de dominio si el inmueble estuviere inscrito en el Registro de la Propiedad, y los demás documentos que estime convenientes para justificar sus pretensiones.

En el mismo escrito el propietario deberá manifestar la persona o personas que pudieron ser perjudicadas con las gestiones de expropiación, o quienes se les hará saber para todos sus efectos.

A falta de esta manifestación los terceros damnificados podrán comparecer a deducir sus derechos durante la substanciación del expediente.

Si pasado el término que indica el Artículo 24 no se apersonare el propietario, el expediente en todos sus demás trámites se seguirá en rebeldía, salvo que haya necesidad de suspenderlo, para declarar la ausencia del propietario a efecto de nombrarle representante legal.

Artículo 26. *Evacuado el traslado oponiéndose a la expropiación o transcurrido el término de siete días sin evacuarlo, el expediente se abrirá a prueba por veinte días, dentro de cuyos tres primeros días las partes deberán justificar sus pretensiones.*

Artículo 27. *Cuando la diligencia ofrecida sea de peritos, cada parte nombrará uno, El gobernador convocará a las partes, a una audiencia en la que se propondrán los puntos sobre los cuales deberá versar el expertaje, así como la designación del tercero en caso de discordia.*

Si las partes no hacen la designación de su respectivo perito, dentro del término que el gobernador fije, ni se ponen de acuerdo respecto a la designación del tercero en discordia, se nombrarán de oficio por el gobernador, Si los peritos designados no aceptaren el cargo, para substituirlos se procederá de la misma manera; pero si los nuevamente designados no aceptaren, serán nombrados de oficio.”

Es necesario aclarar que no pretende derogarse la Ley sino crear un proceso específico para el caso de obras de infraestructura vial toda vez que las normas específicas prevalecen sobre las generales.

- LEY DE PROTECCIÓN Y MEJORAMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE, DECRETO NÚMERO 68-86: Lo sustancial de esta norma para el tema a abordar se encuentra en el Artículo 8 que establece que para todo proyecto, obra, industria o cualquier otra actividad que por sus características puede producir deterioro a los recursos naturales renovables o no, al ambiente, o introducir modificaciones nocivas o notorias al paisaje y a los recursos

culturales del patrimonio nacional, será necesario previamente a su desarrollo un estudio de evaluación del impacto ambiental, realizado por técnicos en la materia. Asimismo, sanciona a los funcionarios que omitan considerar este requisito y al particular obligado.

La nueva legislación en materia de infraestructura vial por su naturaleza y la magnitud de las obras que regulará, debe tomar en cuenta éste aspecto importantísimo para aplicar procedimientos claros que se complementen con otras leyes ordinarias del país que regulan dos cosas diferentes pero que convergen en lo relacionado a estudios de impacto ambiental. Es decir que la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente no será reformada pero sí será citada en la iniciativa de ley pues debe aplicarse el artículo 8 en todo su sentido literal.

- LEY DE ALIANZAS PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA ECONÓMICA, DECRETO NÚMERO 16-2010: Dicha ley se aplica a los contratos de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica, destinados a la creación, construcción, desarrollo, utilización, aprovechamiento, mantenimiento, modernización y ampliación de infraestructura, autopistas, carreteras, puertos, aeropuertos, proyectos de generación, conducción y comercialización eléctrica y ferroviaria, incluyendo la provisión de los equipamientos necesarios para el cumplimiento de tal Ley y su reglamento. Los proyectos ejecutados al amparo de esta ley quedan bajo la competencia de la Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (ANADIE). Asimismo, aborda un régimen especial para expropiar y que se aplica a los derechos de vía.

En un apartado próximo se ahondará en el análisis de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de la Infraestructura Económica.

- LEY DE ANUNCIOS EN VÍAS URBANAS, VÍAS EXTRAURBANAS Y SIMILARES, DECRETO NÚMERO 34-2003: Esta norma, en cual al tema que se analiza, únicamente está relacionada con publicidad que pueda estar colocada en las carreteras y los requisitos para ser autorizada, siendo competencia de la Dirección General de Caminos conocer de dichos permisos.

Éste Decreto sirve más como referencia para una nueva ley en materia de infraestructura vial y únicamente se establecerá como una norma complementaria a las carreteras del país y se considera que regula una temática que si bien se relaciona a la infraestructura vial del país, lo hace sobre una temática específica a la que una nueva ley solamente debe hacer referencia.

- LEY PARA EJECUCIÓN DE PROYECTO “FRANJA TRANSVERSAL DEL NORTE”, DECRETO NÚMERO 88-2005: Esta norma fue creada solo para este proyecto específico, que fue declarado de utilidad y necesidad públicas, dada la importancia de esta vía para el desarrollo de la parte norte del país (Huehuetenango, Quiché, Alta Verapaz e Izabal). Establece un régimen especial de contratación para que el Organismo Ejecutivo, a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, mediante una Licitación Pública Internacional, desarrolle, contrate y ejecute el diseño, la construcción y la conservación del proyecto con una longitud aproximada de 362 Kilómetros, que inicia en la Aldea Modesto Méndez, Municipio de Livingston, Departamento de Izabal, hasta llegar a la Finca La Trinidad, Municipio de Nentón, Departamento de Huehuetenango.

Este tipo de legislación pretendían regular un proyecto específico y su espíritu era la agilización de los fondos y de la ejecución, sin embargo aún no están

ejecutados en su totalidad por lo que una nueva legislación debe tomar en cuenta que existen proyectos de infraestructura vial mal ejecutados ó ejecutados en un bajo porcentaje que tienen problemáticas reales por lo que si es necesario, las autoridades deben contar con una nueva norma que les faculte recuperar la correcta ejecución de estos proyectos, repito, de ser necesario por su trascendental importancia.

- LEY PARA EJECUCIÓN DEL PROYECTO “ANILLO METROPOLITANO”, DECRETO NÚMERO 89-2005: Establece un régimen especial de contratación para que el Organismo Ejecutivo, a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, mediante una Licitación Pública Internacional, realice la concesión de tal proyecto y delegue la adquisición del derecho de vía a favor del Estado, el Diseño, la construcción, el mantenimiento y la operación del proyecto vial, que se desarrollará en los Municipios circunvecinos a la Ciudad de Guatemala.

Esta norma fue creada solo para este proyecto específico, que fue declarado de utilidad y necesidad públicas, dada la importancia de esta vía para el desarrollo de la parte central del país. Aun así este proyecto no se ha podido desarrollar y es aplicable el análisis sobre la ley anterior en el sentido que las autoridades pueden utilizar una normativa nueva para agilizar o recuperar le ejecución del proyecto.

- LEY PARA LA CIRCULACIÓN POR CARRETERA LIBRE DE CUALQUIER TIPO DE OBSTÁCULOS, DECRETO NÚMERO 8-2014: Es una ley de alcance limitado porque fue creada para la eliminación de los denominados “Túmulos” en las carreteras, aunque cabe indicar que su necesidad surgió de la existencia aproximada de 3785 túmulos que provocan mucha congestión vehicular en las carreteras. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y

Vivienda se hará cargo de quitar todos los obstáculos que no tengan autorización de la Dirección General de Caminos y, en su caso, de construir pasarelas e instalar reductores de velocidad en los lugares donde sea necesario.

Este Decreto de igual forma debe ser tomado en cuenta como una norma complementaria a una ley general en materia de infraestructura vial pues su espíritu únicamente es eliminar los obstáculos en las carreteras y más bien su aplicación es temporal. Una nueva norma debe fomentar la planificación y el ordenamiento territorial a efecto que no exista en el futuro la necesidad de regular estos temas pues las carreteras deben contar con normas mínimas de modernidad y evitar atravesar en la medida de lo posible poblaciones habitadas.

Sin embargo al analizarse la Ley se han encontrado algunas debilidades e incongruencias que deben ser aclaradas en la nueva Ley en materia de infraestructura vial. Por ejemplo el mismo artículo 1 establece el objeto de la ley de la forma siguiente *“Artículo 1. Objeto de la presente Ley. La presente Ley tiene por objeto garantizar que puedan circular sin tropiezo alguno, los vehículos que transitan por carreteras en el país.*

Para efectos de esta Ley se entiende por carreteras del país, las Carreteras Centroamericanas (CA), las Rutas Nacionales (RN), las Rutas Departamentales (RD), las rutas de nomenclatura especial y los caminos rurales, cuya construcción y mantenimiento están a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través de la Dirección General de Caminos y de la Unidad de Conservación Vial.”

El segundo párrafo de la ley menciona las Rutas del país mas no las define y la definición no existe en ninguna otra legislación, por tal motivo pudiera dar lugar a

ser una norma vigente más no positiva pues se dificulta su aplicación, aunado a lo anterior menciona caminos rurales que son competencia de las municipalidades.

La misma dificultad puede observarse en el artículo 2 que establece la siguiente prohibición: *“Artículo 2. Prohibición. Queda prohibido, sin autorización de la Dirección General de Caminos, colocar o construir talanqueras, garitas, túmulos, toneles o cualquier otro tipo de obstáculo sobre la cinta asfáltica y terracería de las carreteras a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, con el objeto de dificultar o impedir la libre circulación de vehículos.*

Se prohíbe crear retornos viales o cualquier corte a los arriates centrales de las carreteras CA, RN, RD; sin previa autorización de la Dirección General de Caminos del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.”

No existe ninguna legislación vigente que establezca con certeza cuáles son las carreteras a cargo del Ministerio de Comunicaciones ni que definan las siglas allí mencionadas por lo tanto los dos artículos deberán ser reformados y adaptados a la Ley nueva que aclarará éstos puntos.

- LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL, DECRETO NÚMERO 45-2016: Es una ley de alcance específico que fue creada para adoptar medidas administrativas tendientes a reducir percances viales en el transporte comercial y así reducir la tasa de muertes en accidentes viales. Se establecen medidas de seguridad que deben adoptar los transportistas, se fijan nuevas medidas administrativas en materia de seguros y licencias y se establecen sanciones a los responsables por transitar irregularmente en carreteras.

En cuanto a este Decreto, el término que utiliza de seguridad vial da a entender que regula temas de infraestructura pero el revisar la misma, su

espíritu, está más relacionado con las normas de tránsito, delitos cometidos por infractores y que claro, son complementarias en alguna forma con la infraestructura vial. En este sentido la nueva ley sí debe contemplar y aclarar las entidades responsables de aplicar sanciones y delimitar sanciones relacionadas con normas de tránsito y normas y faltas relacionadas con daños a la infraestructura vial por lo que éste aspecto será tomado en cuenta para modificar los artículos 5 y 6 del citado Decreto y de igual forma ampliar las facultades de la Dirección de Seguridad y Protección Vial.

Su objeto principal es el siguiente: “**Artículo 1. Objeto.** *La presente Ley tiene por objeto implementar y controlar aspectos relativos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, con la finalidad de reducir considerablemente los hechos de tránsito que se registran en el país.*”

1.2. ACUERDOS GUBERNATIVOS

- REGLAMENTO ORGÁNICO INTERNO DEL MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA, ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 520-99 Y SUS REFORMAS: Este reglamento y sus respectivas reformas fijan la organización interna y las funciones del referido Ministerio y, en especial las de COVIAL y PROVIAL, que en general reitera lo que los acuerdos específicos de estas dependencias indican.

Éste Reglamento orgánico ha sido modificado en varias ocasiones mediante Acuerdos Gubernativos y han sido aprobados otros de forma dispersa sin complementarse necesariamente y sin existir una planificación o visión de largo plazo. De forma general regulan la institucionalidad interna del Ministerio

sin entrar al fondo del tema de infraestructura vial por lo que no existe estabilidad ni certeza jurídica a nivel de Leyes ordinarias.

- ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 736-98: Creó la unidad ejecutora encargada de la conservación de la red vial del país, denominada oficialmente “Unidad Ejecutora de Conservación Vial”, que podrá abreviarse COVIAL, bajo la jurisdicción del Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda (ahora Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda). COVIAL tendrá a su cargo la ejecución de los fondos privativos y cualesquiera otros que se le asigne de conformidad con la Ley. Para el efecto, se constituyó el Fideicomiso del Fondo Vial por parte del Gobierno de Guatemala, representado por el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, con base en los Artículos 14 y 15 de dicho acuerdo, mediante la escritura pública número 184, de fecha 15 de julio de 1999, la cual fue modificada mediante la escritura pública número 256 del 30 de septiembre de 1999, la escritura pública número 403 del 22 de diciembre de 1999 y la escritura pública número 120 del 12 de abril de 2010, todas del Escribano de Cámara y Gobierno. De acuerdo con la escritura de constitución del fideicomiso, el plazo establecido es de 20 años, contados a partir de la fecha de otorgamiento de dicha escritura, por lo que su vencimiento se fija para el 15 de julio de 2019.

Los fondos del fideicomiso serán destinados a financiar las siguientes actividades generales: **a)** Pagar los gastos de planificación, administración, ejecución y supervisión de los trabajos de conservación vial y demás obras a cargo de COVIAL; **b)** Pagar la elaboración y formulación de proyectos a ser financiados por COVIAL; **c)** Pagar los estudios tendientes a establecer las normas técnicas que rijan la conservación de la red vial, pagar los contratos de servicios de información y estadística; **d)** Pagar la elaboración de guías, manuales y otros documentos para la eficaz conservación y rehabilitación de

carreteras del país en conjunto con otras Entidades; **e)** Pagar los servicios de Auditoría Externa para el control de los fondos de COVIAL; y **f)** Pagar los gastos de funcionamiento de la Unidad Ejecutora.

El citado Acuerdo regula temas administrativos e institucionales de la Unidad Ejecutora encargada de la Conservación Vial y del fideicomiso creado para su funcionamiento, el cual, por cierto, tiene vigencia hasta el año siguiente y no regula la promoción de la inversión privada, o de tipo privada y pública, ni temas generales sobre la infraestructura vial y sus requisitos específicos, recordando además que es un Acuerdo Gubernativo, modificable en cualquier momento por los gobiernos de turno.

- ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 114-2007: Creó la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, reformando el Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, para ejercer de una manera más eficiente y eficaz las funciones que venía desempeñando la Unidad de Protección Vial (PROVIAL). La Dirección General de Protección y Seguridad Vial es la institución encargada de contribuir al eficaz funcionamiento del sistema de transporte terrestre en el territorio nacional, coadyuvar con la autoridad de tránsito para garantizar la fluidez del tráfico vehicular, en los lugares en donde se estén ejecutando proyectos u obras de infraestructura a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y asistir a los conductores que por desperfectos mecánicos impidan u obstaculicen el tránsito vehicular.

Puede notarse que al ser un Acuerdo Gubernativo no tiene la fuerza necesaria para dotar a -PROVIAL- de las herramientas que logren determinar sus competencias y diferenciarlas de las ya atribuidas en otras normas a la Dirección General de Tránsito y a las Municipalidades del país. Esto se debe

en gran parte a que no existe una ley que clasifique las Rutas o carreteras en el país y determine quién es el responsable de fijar sanciones y de mantenerlas, por lo que una nueva norma, debe tomar en cuenta éste aspecto. En el transcurso de éste y de los siguientes trabajos de la consultoría serán planteados los cambios y reformas pertinentes en el sentido de dar claridad a ésta temática; es decir, la iniciativa a trabajar contará con un apartado específico en este sentido.

- ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 29-99: Hace la declaratoria de urgencia recuperación de la red vial.

Luego de revisar el contenido de dicho acuerdo, se llega a la conclusión que son normas de tipo temporal que únicamente regulan la declaratoria de urgencia de la recuperación de la red vial a manera de recomendar al Estado de Guatemala a tomar las medidas necesarias en ese sentido, más bien entonces, son actos políticos más allá de jurídicos y que en todo caso, atañen más al mismo Congreso de la República, por ser el ente representativo de la población guatemalteca; eso sí, este tipo de acuerdos gubernativos sirven como base para una Ley marco en esta materia ya que la declaratoria de utilidad y necesidad pública serán parte fundamental de las disposiciones generales del proyecto de ley a presentar.

- REGLAMENTO SOBRE EL DERECHO DE VÍA DE LOS CAMINOS PÚBLICOS Y SU RELACIÓN CON LOS PREDIOS QUE ATRAVIESAN (1942): Establece que para las carreteras nacionales el derecho de vía debe ser de 25 metros —12.5 metros de cada lado—, para carreteras departamentales el derecho de vía es de 20 metros —10 metros de cada lado—; para carreteras municipales, 15 metros —7.5 metros de cada lado—, y para caminos de herradura y vecinales, 6 metros —3 metros de cada lado—.

Estos derechos permiten al Estado negociar con los particulares la venta del terreno o su expropiación.

Tal y como puede observarse, la norma citada data del año 1942 y aún es utilizada por el Estado de Guatemala. Es una norma emanada de un Gobierno y no forma parte de las leyes ordinarias del país.

Parte de la problemática actual en tema de infraestructura vial se encuentra en la dificultad de negociar los derechos de vía con los propietarios de terrenos en donde se han trazado los proyectos. La situación ha llegado al punto que proyectos de trascendental importancia como el libramiento del paso de la cabecera del municipio de Chimaltenango se encuentran prácticamente suspendidos por la negociación del Derecho de vía. Por tal razón se considera fundamental que una nueva Ley emanada del Congreso de la República contemple un apartado específico que regule Derechos de vía y específicamente la expropiación de bienes por ser de utilidad y necesidad pública, claro, previa indemnización al propietario. Éste reglamentos debe ser derogados por el Organismo Ejecutivo al contar con una Ley marco nueva que incluya un capítulo destinado a contar con reglas claras y ágiles en este sentido.

Dicho sea de paso, las primera propuesta o borrador de la ley a entregar ya contendrá un capítulo específico sobre esta temática a manera de una primera propuesta, pero, se considera parte fundamental de los subsiguientes trabajos a presentar y que deben ser aprobados por las mesas técnicas pertinentes implementadas por el Programa Nacional para la Competitividad - PRONACOM-.

- REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES DE VEHICULOS AUTOMOTORES DE CARGA Y SUS COMBINACIONES (ACUERDO GUBERNATIVO 379-2010): Es una norma reglamentaria específica en la materia indicada y de alto contenido técnico que complementa todo el marco jurídico y que su principal énfasis es la seguridad vial.

El Reglamento regula temas mucho más técnicos de carga y peso de los automotores que se consideran positivos y pertinentes por ser un complemento adecuado de la Ley marco en materia de infraestructura vial una vez sea aprobada. La ley marco debe regular temas generales y podría decirse sombrillas sobre la infraestructura vial y lo temas técnicos deben dejarse al ámbito de los reglamentos.

1.3. CONVENIOS INTERNACIONALES

- ACUERDO CENTROAMERICANO SOBRE CIRCULACION POR CARRETERA: Es un instrumento regional que se refiere a normas generales para la circulación de vehículos por carreteras, con énfasis en las rutas internacionales.

La propuesta de Ley debe tomará en cuenta este importante Acuerdo en materia de la clasificación de la Red vial ya que son compromisos del Estado de Guatemala en materia de integración regional.

2. DIAGNÓSTICO DEL MARCO JURÍDICO EN EL TEMA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE LA NECESIDAD DE UNA NUEVA LEGISLACIÓN

Tal y como puede determinarse del anterior análisis, existen muchas normas dispersas que regulan temáticas aisladas en tema de infraestructura vial, sin embargo, temas tan fundamentales como la clasificación de las carreteras en el país, las autoridades pertinentes, las delimitaciones de las competencias municipales y de gobierno, la institucionalidad, la promoción de la inversión privada y público - privada, el mantenimiento de la red vial, la transparencia en la ejecución de obras de infraestructura vial, responsabilidades y sanciones, la obligatoriedad del Estado de contar con un Plan Nacional de Infraestructura Vial de largo plazo y que no sea modificado en cada gobierno, son temas que deben ser regulados en una ley marco que regule esta importante materia y que además contenga las reformas a los decretos vigentes analizados en el presente apartado aunado a la obligatoriedad del Organismo Ejecutivo de modificar los Reglamentos pertinentes que no pueden ser reformados vía Congreso de la República.

Ésta gama de normas que actualmente rigen de alguna forma el tema de la infraestructura vial no llenan las necesidades actuales del Estado de Guatemala de contar con reglas claras para inversión necesaria, trámites más expeditos y entidades técnicas especializadas en infraestructura vial que planifiquen de forma ordenada y priorizada las obras estratégicas para que Guatemala sea un referente en materia de competitividad e inversión.

Países como México, Colombia, España, Perú, entre otros, cuentan con normas a nivel nacional y federal que reflejan un alto impacto en cuanto a su infraestructura vial y que reflejan de igual forma lo exitoso y necesario que es contar con una Ley marco que determine la ruta a seguir. Autopistas de primer nivel, que han generado aumento en el movimiento comercial y en tema de turismo son las principales consecuencias positivas de contar la normativa que guíe y facilite la inversión pública y privada o de forma conjunta en obras que serán de beneficio a nivel nacional. Más adelante en el transcurso del presente documento serán

detalladas las normas que rigen en dichos países y que deben ser tomadas como referentes de Guatemala.

El numeral anterior muestra un análisis sobre la panorámica de las normas dispersas que regulan lo que hasta hoy ha funcionado en el país en materia de infraestructura vial, y sirve como una base fundamental para proponer los cambios necesarios a las leyes vigentes, determinar los vacíos y la necesidad de contar con una nueva ley de tipo ordinaria que regule y establezca reglas claras para fomentar el desarrollo a través de la infraestructura vial.

Del análisis del contenido de las leyes y reglamentos, se tiene el panorama completo respecto de las normas actualmente vigentes y la situación jurídica en cuanto a la infraestructura vial.

Se debe partir de la idea de que todo sistema para que sea eficiente debe tener una cabeza determinada y con facultades que lo constituyan en rector del mismo. En ese sentido, es necesario que una ley clarifique inequívocamente el rol que tiene el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, en todo momento, pues el paralelismo que supone la ANADIE en cuanto a proyectos de inversión público-privada, implica que hay 2 vías para una misma temática y sobre todo, 2 autoridades en el mismo campo.

Hace 20 años, el Estado buscó en la figura del fideicomiso una figura dinámica que permitiera el avance de la obra pública, en especial la vial; dado que este contrato mercantil quedaba fuera de las regulaciones de la Administración Pública en general. Dos décadas después y tras varias malas experiencias, el fideicomiso es una figura regulada dentro de las contrataciones públicas, casi al grado de una unidad ejecutora o más en algunos casos, con todas las obligaciones que señalan

la Ley de Contrataciones del Estado y la Ley Orgánica del Presupuesto, con lo cual ese paradigma de figura dinámica ha quedado en entredicho. Aparte de considerar el hecho que el fideicomiso a cargo de COVIAL concluye en 2 años y se debe definir si el mismo se va a prorrogar o si se liquida y, en tal caso, se entra a una nueva fase en la que el Organismo Ejecutivo defina cómo va a contratar la obra pública vial, si sigue la dicotomía entre la Dirección General de Caminos y COVIAL o si unifica dependencias, para lo cual debe reformar su reglamento interno. En cualquiera de los dos supuestos, no implica eludir la Ley de Contrataciones del Estado; sin embargo, es momento de ya de considerar nuevos modelos de inversión en la infraestructura vial, pero que siempre queden bajo la rectoría del citado Ministerio y no en otras autoridades.

También es necesario que los principios constitucionales de subsidiariedad que se establecen en la norma suprema y en la Ley del Organismo Ejecutivo queden claramente definidos y viabilizados a través de una norma que permita la inversión pública, la privada y la mixta, que no queda clara en un marco jurídico unitario. Esto será importante porque así se evitará tener que emitir normas especiales por proyectos específicos, como ha sucedido con la Franja Transversal del Norte y el Anillo Metropolitano, que dan lugar a legislación casuista. La Ley de Contrataciones del Estado seguirá rigiendo principalmente el actuar del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda para proyectos públicos tal y como se mencionó, pero con la posibilidad que una norma especial le facilite ciertos procedimientos. Sobre todo, se necesita una nueva ley para incentivar la inversión privada y mixta, con mecanismos que la faciliten y fomenten.

De igual forma, las normativas de derechos de vía y de expropiación ya no responden a las necesidades vigentes, porque son anteriores a 1950, por lo que su desfase con la realidad jurídica actual y las necesidades notorias de desarrollar las vías públicas contrastan evidentemente, al grado que estos regímenes

jurídicos más que facilitar al Estado a cumplir con su cometido en beneficio de la colectividad, se ve atado a procedimientos obsoletos que solo atrasan y, consiguientemente, encarecen los proyectos, en perjuicio para la sociedad y el Estado. Ello supone que se debe encontrar un nuevo paradigma para el procedimiento de expropiación y pago de derechos de vía que sea respetuoso de los principios constitucionales.

Por tal razón, es imprescindible contar con estabilidad, certeza y seguridad jurídica en esta materia y evitar disposiciones que en cualquier momento y cualquier Gobierno pueda cambiar con facilidad, dejando a un lado el espíritu de la norma constitucional y políticas de Estado de largo plazo en esta delicada materia.

Se recomienda, entonces, regular mediante un decreto específico lo relativo a la inversión de tipo privada, pública y mixta en la red vial del país, con procedimientos simples y los incentivos necesarios para lograr que inversionistas, tanto extranjeros como nacionales, y el mismo Estado de Guatemala ejecuten proyectos a corto, mediano y largo plazo, dentro de un marco de Planes Nacionales y políticas coherentes con las necesidades del país. La clasificación de la red vial y los planes para definir las prioridades estratégicas carecen de fundamentos legales, así como los procedimientos para facilitar la inversión de tipo privada, pública y mixta. Además, que cuente con un proceso de expropiación específico, porque realmente es este tipo de proyectos el que más lo requiere.

La situación de la red vial en Guatemala es muy complicada y funciona con muchas deficiencias y el Estado se está viendo sin posibilidades de avance, producto de sus propias normas burocráticas.

3. ANÁLISIS SOBRE LA FACILITACIÓN DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA VIAL TERRESTRE A TRAVÉS DE UNA INICIATIVA DE

LEY QUE REGULE TRES MODALIDADES DE INVERSION, PÚBLICA, PRIVADA O MIXTA Y SU COMPLEMENTARIEDAD CON LEY DE ALIANZAS PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA ECONÓMICA

Luego del análisis sobre el fundamento legal guatemalteco en materia de infraestructura vial, sus vacíos, normas que deben ser reformadas o derogadas y de la transición hacia una nueva norma que regule de forma específica la infraestructura vial, es necesario determinar y continuar en el análisis de lo señalado en el numeral primero del presente trabajo y en lo relativo a la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, en el sentido de señalar concretamente las diferencias y complementariedades entre la propuesta de ley objeto de trabajo siguiente y la vigente Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, ya que claramente es allí donde se encuentra la necesidad de contar con una Ley específica para tema de carreteras o infraestructura vial, toda vez que al referirse a infraestructura económica, le ley incluye cualquier tipo de obras en general.

Para iniciar con el presente análisis, es necesario recordar que la actual legislación, específicamente la Ley del Organismo Ejecutivo, al regular al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, que es el rector del sistema, no es explícita en mencionar la construcción de carreteras y puentes, lo cual lleva a que sean las normas de rango reglamentario las más específicas sobre la materia (que no significa que regulen de forma completa) y el desarrollo de una institucionalidad en el tema, con lo que se determina que la misma no puede estar bien legislada si su referencia en la Constitución Política de la República y las leyes ordinarias más bien es indirecta, a pesar de los millones que se invierten anualmente en infraestructura vial terrestre, que es una de las principales demandas sociales y del sector productivo, lo que apunta a la clara necesidad de contar con una ley especial que desarrolle el tema de infraestructura

vial y que articule al resto de las leyes generales en función del objetivo de tal norma especial, cuyo objetivo principal deba ser la mejora de la organización interna del Ministerio citado de cara a la planificación de este tipo de proyectos y la facilitación de la inversión, pues solo mediante la planificación e institucionalidad pertinente se superará las condiciones actuales del tema, que no ha sido desarrollado por ninguna norma debidamente y que ya no es posible aplazar tomar acciones concretas y efectivas. La modernidad ha encontrado algunas vías adicionales a la inversión pública únicamente, pues ningún Estado cuenta con los recursos necesarios para por sí sólo desarrollar la infraestructura vial. Por tal razón, una ley especial debe desarrollar los procesos para la inversión pública con recursos propios del Estado o con financiamiento de préstamos del exterior, así como la inversión estrictamente privada y la de tipo mixta, con procedimientos claros, responsables; así como, determinar derechos y obligaciones a fin de no hacer engorrosa la ejecución de un proyecto de este tipo, pues la urgencia es clara.

Claramente existe una necesidad del Estado guatemalteco de contar con una red vial moderna, adecuada para sus fines de desarrollo, sin embargo ningún Estado del planeta es capaz de financiar con sus propios recursos todas las obras de infraestructura vial que necesitan y generalmente se recurre a endeudamiento, inversión privada mediante concesiones de servicios, cobro de peajes y la modalidad de inversión en parte pública y en parte privada. En Guatemala recientemente se ha inaugurado la carretera denominada VAS, ejecutada por entidades privadas, derechos de vía negociados entre privados en la que el Estado de Guatemala no tuvo involucramiento de ninguna forma lo cual plantea la necesidad de contar y regular los procesos y modalidades en que pueden ejecutarse los proyectos de infraestructura vial para facilitar éste y otros tipos de inversión; partiendo que de la idea que no pueden existir vacíos legales en cuanto a la infraestructura vial.

La primera modalidad de inversión a tomar en cuenta para la iniciativa de ley es la pública ejecutada por el Estado a través de sus unidades ejecutoras y de fondos públicos ya sea por cooperación, préstamos y fondos propios priorizando aquellos proyectos que deben emanar de un ente técnico que para el caso de la infraestructura vial será la -CONAVIAL-, Comisión Nacional de Infraestructura Vial, ente asesor especializado del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda la cual establecerá el Plan Nacional de Infraestructura Vial. Esta primera modalidad de inversión estará regulada en sus procedimientos y plazos supletoriamente por la Ley de Contrataciones del Estado y en cuanto a la ejecución de la obra, la misma será facilitada por los procedimientos contemplados en la iniciativa de Ley de infraestructura vial, así como las autoridades responsables por lo que las entidades adjudicadas podrán contar con un marco regulatorio mucho más amplio en materia de carreteras.

La segunda modalidad de inversión que debe utilizar y regular la Ley en materia de infraestructura vial el Estado es la estrictamente privada. Los inversores privados tanto nacionales como extranjeros contarán con un proceso específico en la iniciativa de Ley que regulará y facilitará su voluntad de invertir en proyectos de infraestructura vial del país en el que claramente existen beneficios tanto para el Estado como para la entidad privada que será la que aporte la totalidad del monto necesitado para un proyecto específico. Mediante esta modalidad, el Ministerio de Comunicaciones deberá publicar los proyectos en los que no cuenta con los fondos para ejecutarlos para que las empresas privadas presenten las ofertas pertinentes y los beneficios que podrán obtener, así mismo, mediante éste procedimiento las mismas entidades privadas pueden identificar necesidades y plantear al Estado de Guatemala nuevos proyectos que no estén identificados por éste y que luego de ser estudiados puedan ser de beneficio para el país. Se aclara que en esta modalidad de inversión, el capital proviene totalmente de entidades

privadas y el Estado únicamente autoriza su ejecución. Ésta modalidad se considera que fomentará definitivamente la inversión privada en proyectos de infraestructura vial tal y como sucede en países como España y México.

Finalmente la tercera modalidad para facilitar la inversión en materia de infraestructura vial, es la de alianzas público privadas, en la que existe participación e inversión tanto del Estado como de entidades privadas que de forma conjunta desean ejecutar proyectos de infraestructura vial. La iniciativa de ley planteará un procedimiento específico en ésta materia que se diferencie del planteado en la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica pues en la actualidad no funciona. La institucionalidad a plantear y los procedimientos que serán contemplados en los capítulos de la iniciativa de Ley agilizarán todo aquello que aún no avanza al utilizar la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica por lo que el inversor contará con una norma específica. Es decir entonces que es pertinente diferenciar y aclarar los ámbitos de aplicación de ambas leyes.

Continuando en éste orden de ideas, la forma más común de inversión en infraestructura vial es la inversión pública, en la que el Estado recurre a endeudamiento mediante préstamos, bonos, etcétera, pues los recursos asignados en el presupuesto nacional mediante la recaudación tributaria, no se dan abasto con las necesidades del país. En años anteriores, y entrando de lleno en lo que atañe al presente numeral, en el espíritu de superar tal situación, el Congreso de la República aprobó el Decreto Número 16-2010, Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, que tiene como principal objetivo realizar contratos de alianzas público-privadas para el desarrollo de infraestructura económica, destinados a la construcción, aprovechamiento, mantenimiento, modernización y ampliación de infraestructura, incluyendo autopistas y carreteras,

sin resultados específicos hasta la fecha en materia de infraestructura vial, por lo que debe existir una ley específica, con procedimientos e institucionalidad específica, que agilice procesos, quedando la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, como un instrumento a aplicarse para el resto de infraestructura, exceptuando la vial.

La ley vigente cuenta con una problemática mayor, a casi siete años después a su entrada en vigencia, dicho Decreto no ha sido implementado en su plenitud y la ANADIE no ha logrado avanzar sustancialmente con los primeros proyectos que se trazó y ni si quiera ha visto fortalecida su institucionalidad interna por lo que se repite, hasta la fecha, únicamente dos proyectos han sido las puntas de lanza de una ley vigente desde hace más de siete años. Dicha Ley obliga a constituir una sociedad especial para el proyecto específico y además regula procesos de expropiación demasiado largos y burocráticos, a pesar que el Decreto Número 16-2010 cuenta con un nuevo procedimiento.

Es necesario para cumplir con el objeto de la consultoría determinar y diferenciar el ámbito de aplicación de una nueva ley en materia específica de infraestructura vial con la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica por lo que se comenzará con señalar que el artículo 2 de la Ley establece su ámbito de competencia, de la forma siguiente:

“Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente Ley se aplicará a los contratos de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica, destinados a la creación, construcción, desarrollo, utilización, aprovechamiento, mantenimiento, modernización y ampliación de infraestructura, autopistas, carreteras, puertos, aeropuertos, proyectos de generación, conducción y comercialización eléctrica y ferroviaria, incluyendo la provisión de los equipamientos necesarios para el cumplimiento de la presente Ley y su reglamento. Asimismo, la prestación de

servicios asociados y otros complementarios a éstos. En todos los casos, deberán ser proyectos de infraestructura que se inicien después de la entrada en vigencia de la presente Ley.

La creación, construcción y desarrollo de infraestructura deberá privilegiar, pero sin exclusividad y conforme a los parámetros de la presente Ley, la atención de las regiones de menor desarrollo relativo del país, así como respetar el patrimonio cultural de la Nación. Las municipalidades y mancomunidades de municipios podrán realizar proyectos de infraestructura bajo este marco legal, siempre que cuenten con las autorizaciones previas, conforme las normas establecidas en el Decreto Número 12-2002 del Congreso de la República, Código Municipal.”

Es decir entonces que para el efecto de determinar la necesidad de una nueva Ley en materia de infraestructura, en principio, el ámbito de aplicación de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica es únicamente para contratos en los cuales existen tanto fondos privados como fondos públicos para las obras que posibilita la Ley ejecutar bajo éste régimen no así para promover inversión estrictamente privada ni para agilizar la ejecución de obras con fondos públicos. Por tal razón, cabe mencionar que la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica será un complemento específico y aplicará supletoriamente a la Ley en materia de infraestructura vial únicamente en su apartado específico de inversión de tipo público privada y sus métodos de contratación no así en cuanto a institucionalidad. La institucionalidad que se pretende crear de una forma novedosa para un tema tan urgente como lo es la infraestructura vial, será normada por la Ley específica a presentar y a manera de adelantar la propuesta, contempla un capítulo específico para crear una Comisión Nacional de Infraestructura Vial. La Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica crea la Agencia Nacional para implementar la Ley, la cual no tendría ninguna relación con la infraestructura vial toda vez que la propuesta.

Puede surgir la duda para los lectores y los receptores del producto final de ésta consultoría, así como de los sectores que conocerán la iniciativa de Ley, sobre qué sucederá en lo relativo a la expropiación, toda vez que existe una ley de Expropiación, y un procedimiento más contemplado en la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica; y es que tal y como se mencionó en el apartado sobre la Ley de Expropiación, es una ley antigua con procesos que toman demasiado tiempo y en cuanto a la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, el artículo 66 establece que *“Se declaran de utilidad colectiva, beneficio social e interés público, las expropiaciones necesarias para realizar proyectos de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica. El Consejo de la Agencia será el encargado de aprobar de manera razonada esa justificación. En caso de requerirse expropiaciones y el establecimiento de derechos de vía, la Dirección Ejecutiva tendrá facultades para gestionar por si misma o a través de la institución contratante del Estado, la expropiación de las propiedades necesarias para esos efectos, para lo cual se le aplicarán las siguientes reglas especiales.”*

La idea del proyecto de Ley marco en materia de infraestructura vial como se ha mencionado, es contar con normas novedosas, modernas y ágiles, por lo que para responder a dicho planteamiento, es necesario contar con un procedimiento específico de expropiación en el caso de la infraestructura vial mediante esta ley específica, es decir que tanto la Ley de Expropiación como el articulado específico de expropiación contemplado en la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica no aplicarán en materia de carreteras ya que de ser aprobada la iniciativa a presentarse, la misma contará con un procedimiento específico con plazos específicos y su justificación es simple, la necesidad de contar con una norma que agilice y resuelva la problemática actual ya que es de

urgencia nacional recuperar la red vial, recuperar los proyectos abandonados y fomentar la inversión.

A manera de acotación para aclarar por qué puede aplicarse una ley específica y un proceso específico de expropiación es necesario recordad lo establecido en la Ley del Organismo Judicial, que en su artículo 13 asevera que: ***“Artículo 13. Primacía de las disposiciones especiales. Las disposiciones especiales de las leyes, prevalecen sobre las disposiciones generales.”***

Tomando en cuenta entonces que tanto la Ley de Expropiación como la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica son leyes de carácter ordinario, emanadas del Congreso de la República; es factible contar con un procedimiento específico normado en otra ley de carácter ordinario, que para el presente caso es la Ley marco de infraestructura vial que para éste caso específico regule el proceso de expropiación y de derecho de vías en aras de agilizar los proyectos, contar con reglas claras y certeza jurídica sin dar lugar a interpretaciones ambiguas o dudas sobre qué ley debe aplicarse para el caso concreto.

4. OPORTUNIDADES PARA CREACIÓN DE NUEVA INSTITUCIONALIDAD EN GUATEMALA RESPONSABLE DE APLICAR LA LEY QUE REGULE DE FORMA GENERAL LA INFRAESTRUCTURA VIAL.

La Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto Número 114-97 del Congreso de la República, establece que el ente rector en materia de obra pública, servicios de transporte y comunicaciones es el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, de conformidad con sus artículos 23 y 30; razón por la cual debe reformarse el segundo artículo, pues debe especificarse el tema de infraestructura vial para recalcar la rectoría ministerial como cabeza del sistema, así también,

crearse una dependencia especializada de apoyo técnico al Ministerio en materia de infraestructura vial.

Aunado a la rectoría, existen otras dependencias involucradas en tema de infraestructura vial, a nivel de ejecución y supervisión, tales como COVIAL, la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, Dirección General de Caminos, todas del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; asimismo, la Dirección General de Tránsito del Ministerio de Gobernación y las Municipalidades del país, a nivel de caminos rurales.

La ley nueva deberá ir permitiendo la armonía en los campos de cada cual y, en un futuro, mediante la reestructuración interna del Ministerio, que también conlleva asuntos de orden administrativo y laboral, ir fusionando dependencias para evitar duplicidad. En este sentido se plantea la necesidad de contar con una institucionalidad nueva, especializada en materia de infraestructura vial, y por lo tanto la iniciativa a presentar en futuros documentos, contempla crear una Comisión Nacional de Infraestructura vial, como ente asesor del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda y que involucre a todas las partes relacionadas tomando en cuenta el éxito de la institucionalidad creada en la Ley General de Electricidad a través de la Comisión Nacional de Energía Eléctrica, el espíritu de la ley es generar institucionalidad novedosa, que involucre a todos los entes que están relacionados con la planificación, ejecución de obras por parte del Estado de Guatemala como por parte del sector privado y definir las estrategias y proyectos a ejecutar en el largo plano. La iniciativa de Ley es una gran oportunidad para crear nueva institucionalidad que tenga atribuciones específicas, en este sentido, se propone que la Comisión debe estar integrada y presidida por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda como ente rector, la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia de la República, el Ministerio de Finanzas Públicas, Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, la

Asociación Nacional de Municipalidades, la Cámara de la Construcción, y todas aquellas entidades que puedan ser invitadas cuando lo considere el Ministerio de Comunicaciones. La Comisión tendrá atribuciones específicas como aprobar el Plan Nacional de Infraestructura Vial, la determinación de peajes, convocar para proyectos específicos, entre otras, y todas aquellas que puedan ser adicionadas a la iniciativa en las mesas de trabajo institucionalizadas por el Programa Nacional para la Competitividad, -PRONACOM-.

La iniciativa de Ley debe ordenar de igual forma la aplicación de sanciones a quienes utilicen la infraestructura vial y cometan faltas y mediante la clasificación de la Red Vial del país, será posible contar con éste orden. En los capítulos de la iniciativa de ley del siguiente trabajo podrá observarse el planteamiento en cuanto a la nueva institucionalidad en materia de infraestructura vial así como podrá observarse el otorgamiento de competencias específicas a las entidades que ya existen. La nueva institucionalidad en materia de infraestructura vial incluye desde luego las funciones de las municipalidades, claves para el desarrollo nacional.

5. DERECHO COMPARADO

En este primer producto, se detallan las normas nacionales que hasta el momento existen y que, de alguna forma, regulan parcialmente temáticas relacionadas con la infraestructura vial y su institucionalidad. Sin embargo, es necesario tener en mente las líneas generales de otras normas que ya funcionan con eficiencia en tres países de Latinoamérica y en España, las cuales servirán como base de Derecho Comparado y puedan inspirar al Derecho guatemalteco para contar con una norma moderna que fomente la transparencia y agilización en los procesos de ejecución de obras de infraestructura vial con planificación a largo plazo para que finalmente Guatemala esté a la vanguardia en esta materia.

México, Perú, Colombia y España son algunos de los países que cuentan con regulación a nivel estatal en esta materia y es preciso mencionar que en estos cuatro países se cuenta con una infraestructura adecuada, fortaleciendo el crecimiento económico mediante institucionalidad con reglas claras. Estas normas extranjeras contemplan la determinación de derechos de vía, las concesiones de servicios, inversiones de tipo privadas, públicas y mixtas, el ordenamiento territorial municipal, sanciones, infracciones, peajes, multas, entidad responsable de aplicar sanciones, conservación de la infraestructura, expropiaciones, que es precisamente lo que se desea desarrollar en Guatemala.

En el siguiente cuadro, se pueden apreciar aspectos generales de cada ley considerada que pueden dar cuenta de los ejes temáticos a considerar para una nueva ley en la materia en Guatemala.

CONCLUSIONES:

Aunque se puede enumerar y describir normas jurídicas que resultan atinentes o aplicables a la infraestructura vial terrestre, que van desde disposiciones constitucionales hasta reglamentarias, no existe una norma ordinaria que aglutine y articule todas de forma sistemática y mucho menos una que establezca una política de Estado en tan importante tema.

Si bien hay existe institucionalidad estatal para el tema de la infraestructura pública vial, lo cierto del caso es que ha faltado un órgano de planificación y programación interna en el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda que goce de un grado de autonomía funcional para poder diseñar e implementar un plan a largo plazo, pues las otras dependencias como COVIAL y la Dirección General de Caminos son puramente ejecutoras y la primera de éstas vino a mermar la capacidad de la primera hace 20 años con otro modelo de gestión, que actualmente ya no escapa de la alta burocracia de las leyes administrativas.

Asimismo, aunque la intención del Estado fue la de buscar medios para facilitar la inversión mixta en infraestructura productiva, lo cierto del caso es que la ley creada para el efecto no ha tenido ningún impacto en lo que se refiere a infraestructura vial y la coexistencia de la ANADIE no le supone una ventaja al Ministerio citado en su papel de rectoría del sistema vial, si además es de considerar que las leyes lo establecen como uno descentralizado, donde también participan los Municipios.

Es momento de fijar para la infraestructura vial un régimen especial que no solo permita la inversión mixta, sino también la privada, donde el Ministerio tenga la plena rectoría sin que otra entidad pública participe en la toma de decisiones. Así

también, una norma especial que en tal condición permita aligerar la burocracia que este tipo de proyectos conlleva, aun para el Estado mismo.

En cuanto al Derecho Comparado, se ha tomado en cuenta específicamente las normativas vigentes en Colombia, México, Perú y España toda vez que son referentes en ésta materia con programas y proyectos exitosos además de contar con economías fortalecidas derivadas de una buena gestión de recursos y de alianzas público privadas.

Para sostener este punto es necesario dar algunos datos de cada país y de sus mejores prácticas.

- México: Red Vial de más de 333 mil Kilómetros en su mayoría atendida por el Gobierno Federal. Cuentan con Planes y líneas estratégicas para el mantenimiento y modernización de la infraestructura vial existente y la creación de nueva infraestructura a través de Alianzas Público – Privadas y convenios con los Estados, toda vez que es un Estado con gobierno de tipo Federal. Cuentan con alrededor de un 60% de carreteras en buen estado lo que contribuye a que se dinamice la economía ya que está basada en industria con grandes fábricas de automóviles, textiles y de comestibles entre otros, así como de exportaciones de productos agropecuarios que requieren de una infraestructura en condiciones favorables. En cuanto a la institucionalidad México cuenta con una Subsecretaría de Infraestructura que tiene a su cargo la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Conservación de Carreteras.
- Colombia: La Red Vial de Colombia está compuesta por más de 166,000 Kilómetros aproximadamente, dividida en carreteras primarias, secundarias y terciarias y cuentan tanto con el Instituto Nacional de Concesiones como

con el Instituto Nacional de Vías. En la última década se han convertido en una de las treinta y un economías más grandes del mundo pues despegó la inversión extranjera y el turismo.

- Perú: La Red Vial del Perú está compuesta por más de 78,000 Kilómetros, cuya mayoría está a cargo del Programa de Vías (PROVIAS). Un dato interesante es que la Carretera Panamericana contará con más de mil kilómetros de trescientos que son actualmente ya que por contar con una Ley de la materia, estos tramos fueron concesionados a empresas privadas. El crecimiento de la economía y de la inversión extranjera han sido consecuencia de contar con uno de los modelos en infraestructura vial más modernos de América Latina.
- España: La Red Vial de España la componen los más de 165,000 Kilómetros hasta la fecha. Aproximadamente la mitad de esta red la controla el Estado a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y el resto las comunidades autónomas. Es una de las más modernas del continente europeo, aunque la economía no atraviesa por uno de sus mejores momentos, sin embargo no puede ser reprochado a la temática de infraestructura vial.

La conclusión general es que pueden coexistir en el ordenamiento jurídico tanto una Ley general en materia de Infraestructura como la Ley de Expropiación y la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, pues se complementan en el caso concreto de Ley de Alianzas y se puede aplicar específicamente una nueva ley general con preceptos y procesos propios y ágiles en este tema tan urgente para el desarrollo del País cumpliendo de ésta forma con los preceptos constitucionales de la materia.

f. _____

EDGAR ERNESTO HERRERA DE LEÓN

Servicios Profesionales como Asesor en análisis y difusión de iniciativas y

proyectos de Ley 1: Ley de Infraestructura

Contrato No. PNC-108-012-183-2017

PRONACOM

PAIS	CUENTA CON LEGISLACIÓN ESPECÍFICA	AÑO	OBJETO DE LA LEY	INSTITUCIÓN RECTORA	ARTÍCULOS A TOMAR EN CUENTA EN INICIATIVA DE LEY A PRESENTAR	IMPACTO DE LEGISLACIÓN
GUATEMALA	NO CUENTA CON LEGISLACIÓN PROPIA DE LA MATERIA			MINISTERIO DE COMUNICACIONES INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA		
COLOMBIA	LEY 1682 DE 2013 DE COLOMBIA SOBRE INFRAESTRUCTURA	2013	Regula las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país	MINISTERIO DE TRANSPORTE	Derechos de Vía Artículo 20. La adquisición predial es responsabilidad del Estado y para ello la entidad pública responsable del proyecto podrá adelantar la expropiación administrativa con fundamento en el motivo definido en el artículo anterior, siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en las Leyes 9a de 1989 y 388 de 1997, o la expropiación judicial con fundamento en el mismo motivo, de conformidad con lo previsto en las Leyes 9ª de 1989, 388 de 1997 y 1564 de 2012. En todos los casos de expropiación, incluyendo los procesos de adquisición predial en curso, deben aplicarse las reglas especiales previstas en la presente ley. Artículo 23. Avaluadores y metodología de avalúo. El avalúo comercial para la adquisición o expropiación de los inmuebles requeridos para proyectos de infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz. El avalúo comercial, de ser procedente, incluirá el valor de las indemnizaciones o compensaciones que fuera del caso realizar por afectar el patrimonio de los particulares. Para la adquisición o expropiación de inmuebles requeridos en proyectos de infraestructura de transporte, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) tendrá como función adoptar las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos que deben aplicarse en la elaboración de los avalúos comerciales y	Simplificación de procedimientos administrativos, gestión ambiental y de predios adecuada, más de novecientos proyectos bajo el amparo de la Ley.

					su actualización. Cuando las circunstancias lo indiquen, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) introducirá las modificaciones que resulten necesarias. Servidumbres: Artículo 38. Durante la etapa de construcción de los proyectos de infraestructura de transporte y con el fin de facilitar su ejecución la Nación a través de los jefes de las entidades de dicho orden y las entidades territoriales, a través de los Gobernadores y Alcaldes, según la infraestructura a su cargo, tienen facultades para imponer servidumbres, mediante acto administrativo. El Ministerio de Transporte impondrá tales servidumbres en los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, cuando se afecten predios que se encuentren ubicados en más de uno de ellos. Asimismo, el Gobernador del departamento impondrá servidumbres en los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de los municipios cuando se afecten predios que se encuentren ubicados en más de un municipio. En los proyectos a cargo de la Nación, esta podrá imponer servidumbres en todo el Territorio Nacional.	
MÉXICO	LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL	1993	Tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes	SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE	Definiciones Artículo 20.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: I. Caminos o carreteras: a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero. b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean contruidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios. II. Carta de Porte: Es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen; III. Derecho de vía: Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación,	La sub Secretaría de Infraestructura ha implementado el Plan Nacional de Infraestructura mediante inversión pública y privada. Se han fomentado contratos plurianuales para conservación de carreteras.

protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos;

IV. Paradores: instalaciones y construcciones adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en las que se presten servicios de alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones, a las que se tiene acceso desde la carretera;

Regulación de la inversión Privada a través de concesiones de servicios

Artículo 60.- Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.

Las concesiones se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan esta Ley y los reglamentos respectivos.

Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años, las cuales podrán ser prorrogadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, en cualquier momento después del primer tercio de la vigencia de las mismas, cuando a juicio de la Secretaría, se justifique la necesidad de realizar inversiones que no se hubiesen previsto en las condiciones originales de los títulos de concesión respectivos. También podrán ser prorrogadas, en cualquier momento durante su vigencia, cuando se presenten causas que lo justifiquen, no atribuibles a los concesionarios, entre los que se incluyan demoras en la liberación del derecho de vía. La prórroga de las concesiones a que se refiere este párrafo se otorgará siempre que los concesionarios hayan cumplido con las condiciones y obligaciones impuestas en los títulos de concesión.

Determinación de Peajes:

Artículo 19.- En caso de que la Secretaría considere que en alguna o en algunas rutas no exista competencia efectiva en la explotación del servicio de autotransporte federal de pasajeros solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en caso de resultar

					favorable se establezcan las bases tarifarias respectivas. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsisten las condiciones que la motivaron. <u>Derechos de Vía</u> Artículo 26. Los accesos que se construyan dentro del derecho de vía se considerarán auxiliares a los caminos federales. En los terrenos adyacentes a las vías generales de comunicación materia de esta Ley, hasta en una distancia de 100 metros del límite del derecho de vía, no podrán establecerse trabajos de explotación de canteras o cualquier tipo de obras que requieran el empleo de explosivos o de gases nocivos. Artículo 27. Por razones de seguridad, la Secretaría podrá exigir a los propietarios de los predios colindantes de los caminos que los cerquen o delimiten, según se requiera, respecto del derecho de vía.	
ESPAÑA	LEY 37/2015 LEY DE CARRETERAS DE ESPAÑA	2015	Regula la ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado y sus correspondientes zonas de dominio público y protección	MINISTERIO DE FOMENTO	Quizás el mayor referente para el espíritu de la ley que se pretende aprobar en Guatemala <u>Clasificación de la Red Vial:</u> Artículo 4: ... a) Red Básica, integrada por las carreteras que facilitan la accesibilidad a todo el territorio nacional y por las que circulan los principales flujos de viajeros o mercancías y, en particular, por aquellas carreteras de la Red de Carreteras del Estado que forman parte de los principales itinerarios de tráfico internacional definidos en convenios o tratados internacionales suscritos por el Reino de España o derivados de la aplicación de la normativa de la Unión Europea. b) Red Complementaria, integrada por el resto de carreteras de la Red de Carreteras del Estado. <u>Plan Estratégico del Estado</u> Artículo 7. 1. El Plan estratégico de las carreteras del Estado es el instrumento técnico y jurídico de la política sectorial de carreteras, y debe contener las previsiones y objetivos a cumplir y las prioridades de actuación en relación con carreteras estatales y sus elementos funcionales con sujeción, en su caso, a la planificación de ámbito superior de carácter territorial, económico o intermodal.	Implementación de Planes Estratégicos de largo plazo para mantener más de 200,000 km de Red Vial, en conjunto con comunidades autónomas. Colaboraciones público privadas para ejecución de proyectos derivadas de la crisis económica a partir de 2008.

					<u>Evaluaciones Ambientales.</u> Artículo 13. En los planes, programas y estudios de carreteras que requieran someterse al procedimiento de evaluación ambiental de acuerdo con la legislación vigente se deberá realizar el correspondiente informe o estudio al respecto. <u>Ordenamiento Territorial</u> Artículo 16. 1. Cuando se trate de llevar a cabo la construcción de carreteras o variantes u otras actuaciones en carreteras estatales que afecten a la ordenación territorial o al planeamiento urbanístico vigentes, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo aprobado inicialmente a las comunidades autónomas y entidades locales a las que afecte la actuación, al objeto de que examinen e informen en el plazo de un mes el trazado o actuación propuestos. <u>Expropiaciones:</u> Artículo 17 1. La expropiación de bienes y derechos y la imposición de servidumbres u ocupaciones temporales que resulten necesarias, en su caso, para la construcción de obras de carreteras a que se refiere este capítulo, se efectuará con arreglo a lo establecido en la legislación estatal de expropiación forzosa y en la legislación estatal sobre suelo y valoraciones, sin perjuicio de las reglas establecidas en el artículo 12. <u>Financiación.</u> Artículo 19. La financiación de las actuaciones en las carreteras del Estado se efectuará mediante las consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado, los recursos que provengan de otras administraciones públicas, de organismos nacionales e internacionales y de particulares así como mediante el establecimiento de peajes. <u>Infracciones</u> Artículo 41. 1. Constituyen infracciones administrativas en materia de protección del dominio público viario y de sus zonas de protección, las acciones y omisiones que se tipifican en los siguientes apartados de acuerdo con el régimen de responsabilidad que se establece. Estas infracciones se clasifican en muy graves, graves o leves.	
PERÚ	LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y	1999	Establece los lineamientos generales	MINISTERIO DE TRANSPORTES,	<u>Promoción de la inversión privada.</u> Artículo 5	Existen en la actualidad más de 30 proyectos en

	TRANSITO TERRESTRE DEL PERÚ (27181)		organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre	COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN, ASÍ COMO LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES Y DISTRITALES	5.1 El Estado promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en cualesquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes. 5.2 El Estado garantiza la estabilidad de las reglas y el trato equitativo a los agentes privados de manera que no se alteren injustificadamente las condiciones de mercado sobre la base de las cuales toman sus decisiones sobre inversión y operación en materia de transporte. 5.3 Las condiciones de acceso al mercado se regulan por las normas y principios contenidos en la presente Ley y el ordenamiento vigente. <u>Determinación de las Autoridades Competentes.</u> Artículo 15.- De las autoridades competentes Son autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre, según corresponda: a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones; b) Los Gobiernos Regionales; c) Las Municipalidades Provinciales; d) Las Municipalidades Distritales; e) La Policía Nacional del Perú; y f) El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI." <u>Competencias Municipales Artículo 17</u> De las competencias de las Municipalidades Provinciales 17.1 Las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre: Competencias normativas: a) Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial. b) Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes. c) Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente.	ejecución con compromisos de inversión vigentes por US\$ 14,440 millones de dólares, y para el presente año se ha previsto continuar con la expansión de la red ejecutando un programa de inversiones con nuevos proyectos de Asociación Público Privada, APP; por un monto aproximado de US\$ 10,365 millones de dólares; de conformidad con datos del programa INVEST Perú
--	---	--	---	--	---	---

CERTIFICACIÓN DE RECEPCIÓN DE PRODUCTOS

Por este medio hago **CONSTAR** que he recibido y leído el producto abajo indicado de los servicios prestados dentro de la contratación titulada:

Servicios Profesionales como Asesor en análisis y difusión de iniciativas y proyectos de Ley 1: Ley de Infraestructura

Que realizó: Nombre o título de los servicios de asesoría
Edgar Ernesto Herrera de León

Nombre de la persona contratada

Como parte de los servicios de asesoría prestados al Programa de Apoyo a Inversiones Estratégicas y Transformación Productiva, el cual recibo a entera conformidad porque cumplen con los Términos de Referencia del Contrato No.:

PNC-108-012-183-2017

Por lo que se solicita trasladar a donde corresponda para continuar con el proceso respectivo de pago, por la cantidad de: veintiocho mil quetzales exactos (Q28,000.00)

Se adjunta el producto No. dos (2)
Titulado:

PRODUCTO NÚMERO 2. PROPUESTA DE LEY GENERAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL, EXPOSICIÓN DE MOTIVOS Y PRIMER BORRADOR DE INICIATIVA DE LEY

Impreso en: 49

Cantidad en hojas

SI

Indicar si se adjunta en CD

Fecha de entrega del producto:

17/04/2017

Revisión Técnica 1

Hugo Conzatti
Nombre y Firma

Revisión Técnica 2

Ainée Rivas de Palma
Nombre y Firma

Aprobación del Producto:

Firma y sello:

3
José Fernando Suriano Buezo
DIRECTOR EJECUTIVO
Programa Nacional de Competitividad
MINISTERIO DE ECONOMÍA

PRODUCTO NÚMERO 2. PROPUESTA DE LEY GENERAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL, EXPOSICIÓN DE MOTIVOS Y PRIMER BORRADOR DE INICIATIVA DE LEY.

INTRODUCCIÓN.

En aras de continuar y aterrizar el análisis planteado en el producto número uno de la consultoría, y partiendo de la idea de la necesidad de contar con una Ley ordinaria que de forma general contenga las normas bases para planificar, ejecutar y mantener la infraestructura vial del país, el objetivo del presente trabajo es presentar el primer borrador de la iniciativa de Ley que contenga los capítulos necesarios para poder trabajarla y adaptarla a las sugerencias que puedan surgir en las mesas de trabajo implementadas por el Programa Nacional de Competitividad -PRONACOM-.

Tal y como se planteaba con anterioridad, a pesar de una colectividad de normas que directa o indirectamente se refieran a la obra pública vial, la dispersión de las mismas y la falta de armonización de las mismas por los desfases históricos de ellas y, sobre todo, el hecho que no hay una rectoría eficiente en la materia está no solo causando desgobernanza en tan importante asunto, sino que debilita el sistema de carreteras estatal, sin que el actual sistema y legislación estén a la altura de las necesidades sociales.

Esto amerita el tener que adoptar los cambios sistémicos necesarios, que únicamente podrán realizarse y consolidarse a través de una legislación nueva que represente ese viraje de timón hacia una nueva forma de trabajar y desarrollar

el tema, que procure orden y certeza en el sistema, a la vez que implique apertura hacia terceros con ánimo de ser parte del sistema.

En tal sentido, se ha desarrollado este proyecto con el fin de poder presentar la que de ahora en adelante será denominada como “INICIATIVA QUE DISPONE APROBAR LEY ESPECÍFICA PARA PLANIFICACIÓN, EJECUCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL”, cuya presentación oportuna en el Organismo Legislativo por parte del Gobierno y del Ministerio competente activarían una discusión, que a todas luces es necesaria, y un proceso para el análisis de la propuesta con el fin de llegar al punto definitivo que es decretar una nueva ley que redefina la institucionalidad vigente y, sobre todo, los conceptos y métodos por los cuales se guía a la hora de planificar, mantener y desarrollar el sistema vial; ya que sin pretender ser una propuesta que implique una ruptura con todo antecedente legislativo, es un proyecto que manteniendo vigente lo positivo del sistema, genera un nuevo hilo conductor entre las piezas legislativas aisladas, de forma tal que los engranajes vuelvan a dinamizarse y dentro del marco institucional del Gobierno central, que sufre algunas variantes en orden del mejor abordaje de este eje temático del desarrollo nacional.

A manera de antecedente, es pertinente mencionar que han sido construidas otras versiones de la iniciativa de Ley previo a la presente, por las discusiones implementadas en PRONACOM, durante las cuales surgió la necesidad de orientar la consultoría en el sentido de contar con una Ley marco que regule no sólo la inversión privada, como fue en principio el espíritu, sino algo mucho más amplio pero moderno que dé certeza jurídica en materia de infraestructura vial; dichas versiones serán adjuntadas como anexos para respaldar lo expresado en este apartado.

JUSTIFICACIÓN

Guatemala está imperiosamente necesitada del desarrollo de sus sistemas viales terrestres, ya sea por la construcción de nuevas carreteras o por el desarrollo de las existentes. Sin embargo, la necesidad sobrepasa la capacidad de inversión del Estado y se necesitan nuevos modelos jurídicos para facilitar los proyectos que el mismo financia y para viabilizar la inversión de terceros, ya que el marco regulatorio actual no está logrando incentivar a que ello suceda, pese a que se han hecho pasos legislativos a la reforma de las normas propias de contrataciones públicas y al establecimiento de un marco para las alianzas pública-privadas. Y en tanto ello no se logre, no solo se deteriora el inventario público de vías de comunicación, sino que el país se vuelve menos atractivo para la inversión en general, lo que puede tener efectos recesivos.

En el siglo XXI, el paradigma de un Estado omnipotente, que pueda encargarse por sí solo de todos los proyectos de infraestructura, está plenamente superado y la experiencia de otros países lo demuestra. Sin perjuicio de las funciones reguladoras y de control y supervisión que el Estado debe retener para tener la rectoría en todo sector del ámbito público, que deben pasar también por un proceso de rediseño institucional, es también importante que los particulares se sumen a la ejecución y desarrollo del sistema vial.

A nivel económico, la posibilidad de invertir capital privado en la red vial significaría un ahorro millonario para el Estado, a la vez que satisface las necesidades de la población en general y el comercio en especial. Asimismo, es de considerar la derrama financiera que esto supone en su proceso de ejecución

porque se crean miles de empleos directos e indirectos, lo cual responde a la misión estatal de lograr el pleno empleo.

En cuanto a lo político, este proyecto de ley también rompe el paradigma que el Gobierno de turno determinará las obras a realizar, lo cual históricamente ha representado problemas por su improvisación o que atiende al pago de facturas políticas. La nueva institucionalidad que estará sujeto a plan nacional específico que se respalda necesariamente en el presupuesto estatal de cada año comenzará a tener efectos en la despolitización de la obra pública vial.

ESTRATEGIA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PROPUESTA DE LEY VIABLE

La base fundamental para la construcción de la iniciativa de Ley Específica para la Planificación, Ejecución y Conservación de la Infraestructura Vial es determinar los vacíos en la legislación guatemalteca en cuanto a esta materia, labor que fue realizada en el producto anterior, así como las necesidades institucionales. Lo que sí es posible determinar es la necesidad de contar con una Ley ordinaria específica que llene los vacíos legales y ordene y modifique las ya vigentes de manera que el Estado cuente con una herramienta moderna que se complemente oportunamente con la legislación vigente.

Por lo tanto, la primera estrategia a seguir es la delimitación de las necesidades institucionales de siendo éstas las siguientes:

- Contar con procedimientos más ágiles y eficaces para ejecutar proyectos de infraestructura vial.
- Agilizar los procedimientos de expropiación y cesión de Derechos de Vía para lo cual debe proponerse un procedimiento específico aplicable.
- Clasificar la Red Vial del país
- Institucionalizar una política de largo plazo en materia de infraestructura vial, que deberá reflejarse en un Plan Nacional de Infraestructura Vial.
- Fortalecer la institucionalidad a través de un ente técnico especializado en materia de infraestructura vial.
- Coordinar los objetivos de las municipalidades con los del Estado de Guatemala en materia de infraestructura vial.

- Definir los conceptos fundamentales relacionados con la temática.
- Regular los tres procesos que facilitarán la inversión tanto pública, como privada y mixta en proyectos de infraestructura vial.
- Regular el mantenimiento de la Red Vial.
- Establecer sanciones e infracciones.

La segunda estrategia para contar con una legislación adecuada es tomar en cuenta el análisis del producto número uno en el sentido de las normas vigentes que deben ser modificadas para que se puedan complementar con la iniciativa de Ley una vez sea aprobada. Es necesario plantear entonces reformas a las Leyes siguientes:

- Ley del Organismo Ejecutivo, en el sentido de ampliar las facultades del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.
- Código Municipal en el sentido de poder coordinar los Planes de Ordenamiento Territorial con el Plan Nacional de Infraestructura Vial que se plantea en la iniciativa objeto del presente trabajo.
- Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica para aclarar las partes específicas que aplicarán supletoriamente a la Ley Específica para la Planificación, Ejecución y Conservación de la Infraestructura Vial.
- Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, para aclarar las funciones de la Dirección de Protección y Seguridad Vial en el ámbito de las nuevas regulaciones en materia de carreteras.

- Obligatoriedad del Organismo Ejecutivo de modificar en un plazo adecuado los Reglamentos citados en el producto uno a efecto de poder aplicar la nueva Ley.

La iniciativa de Ley a presentar a continuación cuenta con su respectiva exposición de motivos, parte considerativa y el articulado agrupado por capítulos en los que se toman en cuenta todos los aspectos planteados tanto en el producto uno como en el presente de la consultoría y es también una consecuencia de las mesas que se han implementado desde el Programa Nacional para la Competitividad, en las que se ha contado con la participación de diversos actores especializados en el tema, esperando que una vez finalizado el proceso, pueda ser presentada al Congreso de la República e iniciar la discusión de tan importante tema para el país.

INICIATIVA QUE DISPONE APROBAR LEY ESPECÍFICA PARA PLANIFICACIÓN, EJECUCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN:

Durante los últimos veinte años, en varios períodos gubernamentales, el Organismo Ejecutivo ha intentado por varias vías y mediante políticas muy diferentes restaurar y ampliar la red vial del país y, de esta forma, llevar el desarrollo a las comunidades más lejanas, convirtiendo a Guatemala en un país interconectado y competitivo, que tenga las condiciones adecuadas para hacer frente a los retos mundiales.

A partir de la firma de los Acuerdos de Paz, en 1996, el compromiso del Estado de Guatemala era recuperar la red vial, dañada ya sea por el conflicto armado, como por los constantes desastres naturales que afectan al país año con año; sin embargo, la realidad hasta la fecha es otra, aunque algunos proyectos viales han sido ejecutados con las condiciones que la modernidad requiere; pero, falta mucho por hacer y rescatar, que bajo las actuales estructuras administrativas, no será posible. Es evidente que al cruzar las fronteras existe una clara diferencia entre la red vial guatemalteca comparada con las de vecinos países, lo cual indica que Guatemala debe duplicar esfuerzos en este sentido.

La ejecución de proyectos viales padecen de una serie de problemas, tales como la falta de transparencia en los procedimientos de licitación, adjudicaciones que adolecen de criterios técnicos adecuados y corrupción en la propia ejecución y supervisión de los proyectos, todo lo cual ha generado una red vial escasa, con deficiencias técnicas, no apta e insuficiente para las necesidades actuales, salvo algunos casos en los que han existido concesiones exitosas o cooperación

internacional, tal y como se mencionaba anteriormente; por lo que se hace necesario buscar una alternativa institucional de largo plazo y erradicar estas prácticas que disminuyen la competitividad del país.

La Franja Transversal del Norte, el Anillo Metropolitano o la recuperación de la Carretera Interamericana son fundamentales para el desarrollo económico y social del país; así como, los proyectos que pretenden evitar pasos tortuosos por ciudades, que van creciendo sin orden alguno, y la recuperación y reinicio de trabajos en muchos otros proyectos más, que han sido abandonados o mal ejecutados, derivado de la sobrevaloración, falta de transparencia, falta de experiencia de las empresas ejecutoras, falta de liquidez por parte del Estado para continuarlo y un alto endeudamiento Estatal de igual forma.

La política del Estado ha sido la de recurrir a financiamiento externo mediante negociaciones de préstamos con un alto costo, que al final endeuda a cada habitante guatemalteco y a las próximas generaciones. Este endeudamiento ha alcanzado un nivel muy peligroso, llevando al límite la capacidad financiera del Estado, cuando dichos recursos deberían utilizarse para el desarrollo integral del guatemalteco. Ejemplo de ello han sido los Decretos Números 88-2005 y 89-2005 para las ejecuciones de los proyectos denominados Franja Transversal del Norte y el Anillo Metropolitano, los cuales casi once años después, no llegan a una ejecución considerable, sin contar con múltiples decretos aprobando negociaciones de préstamos con entes monetarios internacionales.

Asimismo, con la idea de fomentar las alianzas público-privadas, el Congreso de la República aprobó el Decreto Número 16-2010, denominado Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica y cuyo principal objetivo es realizar contratos de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica, destinados a la creación, construcción, desarrollo, utilización, aprovechamiento, mantenimiento, modernización y ampliación de infraestructura, autopistas, carreteras, puertos, aeropuertos, proyectos de generación, conducción y comercialización eléctrica y ferroviaria, incluyendo la provisión de los equipamientos.

Sin embargo, seis años después, no se ha desarrollado ni fortalecido la institucionalidad contemplada en dicha Ley y, por otra parte, para el desarrollo de las vías de comunicación terrestres, los procesos de expropiación son demasiado largos y burocráticos, lo cual ahuyenta y retrasa la inversión pública, privada y mixta, en general.

Por tal razón, es necesario fomentar la inversión de tipo privada, pública y mixta en la red vial del país, con procedimientos simplificados respecto a los vigentes y otorgar incentivos necesarios para lograr que inversionistas, tanto extranjeros como nacionales, y el mismo Estado de Guatemala con sus recursos, ejecuten proyectos de alto nivel en las diversas carreteras existentes, así como nuevos proyectos que se consideren pertinentes, a efecto de convertir al país en un lugar competitivo, con un fácil y libre movimiento de mercaderías y personas, acceso a lugares turísticos en menos tiempo y muchas otras actividades que conllevará la generación de empleos y desarrollo económico. Todo ello, aprovechando la ubicación geográfica inigualable del país.

En ese sentido, es necesario contar con una ley específica para fomentar y facilitar la inversión tanto pública, como privada y mixta en la infraestructura vial del país, diferenciándola de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, pero complementándose, pues su ámbito de aplicación sería para planificación, desarrollo, ejecución, conservación y cualquier otra actividad relacionada con la infraestructura vial en la que el Estado es un garante y promotor de la misma y pueda, de esta forma, destinar más recursos para el desarrollo social y la disminución de la deuda pública, mientras la economía crece sosteniblemente y el guatemalteco accede al desarrollo integral.

CONTENIDO DE LA INICIATIVA:

La presente iniciativa de ley contempla crear la Comisión Nacional de Infraestructura Vial, abreviada como CONAVIAL, encargada de evaluar y

promover los proyectos necesarios para desarrollar la red vial del país, como un asesor técnico del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Asimismo, se contempla el procedimiento específico para la aprobación de proyectos de infraestructura vial en sus tres formas (Inversión Pública, Inversión Privada e Inversión de tipo Mixta); así como, las formas de evaluación y finalmente aprobación del proyecto que se trate, recordando que su ámbito de aplicación es específico para red vial, ya sea en proyectos iniciados y no ejecutados en su totalidad, como nuevos proyectos.

La iniciativa de ley pretende contar con un proceso más ágil de expropiación en caso de ser necesario por urgencia nacional y utilidad pública, aplicando supletoriamente las leyes pertinentes cuando corresponda y siempre respetando el mínimo de garantías constitucionales en la materia.

Después del análisis pertinente, se ha determinado que la presente iniciativa de Ley no contraviene ningún precepto establecido en la legislación nacional y, sobre todo, en la Constitución Política de la República de Guatemala; por lo que se presenta ante el Honorable Pleno del Congreso de la República para su respectivo análisis y consideración y que, luego del trámite respectivo, oportunamente sea aprobado en beneficio de los habitantes del país.

DECRETO NÚMERO ____ - 2017

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política de la República de Guatemala establece que el Estado debe promover el desarrollo económico de la Nación, estimulando la iniciativa en actividades agrícolas, pecuarias, industriales, turísticas y de otra naturaleza.

CONSIDERANDO:

Que, de igual forma, la Constitución Política de la República establece que es obligación del Estado orientar la economía nacional para lograr la utilización de los recursos naturales y el potencial humano, para incrementar la riqueza y tratar de lograr el pleno empleo y la equitativa distribución del ingreso nacional y que el interés general prevalece sobre el particular.

CONSIDERANDO:

Que se hace necesario y urgente contar con el instrumento legal que agilice procesos y garantice la transparencia de la inversión tanto pública, privada y mixta en materia de infraestructura vial y promover de esta forma que Guatemala sea un país competitivo en todo sentido.

POR TANTO:

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 171 literal a) de la Constitución Política de la República de Guatemala,

DECRETA:

La siguiente:

LEY ESPECÍFICA PARA PLANIFICACIÓN, EJECUCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Artículo 1. Utilidad y necesidad pública. Se declara de utilidad y necesidad pública la planificación, promoción, conservación, desarrollo y ejecución de proyectos de infraestructura vial a nivel nacional, mediante la inversión de carácter pública, mixta o privada.

Artículo 2. Objeto y ámbito de aplicación de la Ley. La presente Ley tiene por objeto regular la planificación, promoción, ejecución y conservación de la infraestructura vial del país, así como facilitar la inversión tanto de carácter pública, privada o mixta en proyectos para optimizar y recuperar la red vial de la República de Guatemala y delimitar las competencias institucionales para dar cumplimiento a la misma.

Los proyectos a que se refiere la Ley corresponden tanto a la red de carreteras del país existente, proyectos en ejecución, así como a los nuevos proyectos a promover, a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través de sus unidades ejecutoras, para lo cual serán utilizados los procedimientos establecidos en la presente Ley.

Artículo 3. Ente Rector. En materia de infraestructura vial y en cumplimiento de lo establecido en la Ley del Organismo Ejecutivo, el órgano rector en materia de infraestructura vial es el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

A su vez, el Ministerio contará con un órgano técnico que se denomina la Comisión Nacional de Infraestructura Vial cuyas funciones, atribuciones e integración serán determinadas en la presente Ley.

CAPÍTULO II ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

Artículo 4. Comisión Nacional de Infraestructura Vial. Se crea la Comisión Nacional de Infraestructura Vial, que se podrá denominar CONAVIAL, como órgano técnico del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, el cual es funcionalmente independiente y que tiene las siguientes funciones:

a) Cumplir y hacer cumplir la presente ley y sus reglamentos, en materia de su competencia;

- b)** Velar por el cumplimiento de las obligaciones de las entidades a las que se haya adjudicado un proyecto de infraestructura vial;
- c)** Proteger los derechos de los usuarios de infraestructura vial y prevenir conductas que atenten contra la libre locomoción;
- d)** Definir los peajes, de acuerdo con la presente ley, así como la metodología para el cálculo de las mismas;
- e)** Emitir las normas técnicas relativas al desarrollo de infraestructura vial y fiscalizar su cumplimiento en congruencia con prácticas internacionales aceptadas;
- f)** Promover la localización de proyectos viales estatales que requieran ser recuperados, así como de nuevos proyectos a ejecutar mediante los procedimientos establecidos en la presente Ley;
- g)** Diseñar, actualizar y aprobar el Plan Nacional de Infraestructura Vial;
- h)** Impulsar la inversión privada, pública y mixta en nuevos proyectos de carreteras dentro del territorio nacional;
- i)** Analizar, evaluar y aprobar los proyectos de infraestructura vial establecidos en la presente Ley;
- j)** Declarar el interés público sobre la participación de entidades privadas, tanto nacionales como internacionales, en proyectos de infraestructura vial;
- k)** Publicar la convocatoria para presentación de ofertas por parte de entidades nacionales e internacionales interesadas en desarrollar proyectos de infraestructura vial;
- l)** Emitir el certificado que identifique a la entidad adjudicada de un proyecto, que la acredite como empresa inversora vial, y pueda realizar los trámites establecidos en la presente Ley;
- m)** Dictaminar de conformidad con lo establecido en la presente Ley; y,
- n)** Las demás establecidas en la presente Ley.

Artículo 5. Integración. La CONAVIAL está integrada de la forma siguiente:

- a) Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, quien lo preside;
- b) Ministerio de Finanzas Públicas;
- c) Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales;
- d) Secretaría General de Programación y Planificación de la Presidencia;
- e) Asociación Nacional de Municipalidades -ANAM-;
- f) Cámara de la Construcción de Guatemala;
- g) Todas aquellas entidades que por invitación de Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda participen en las sesiones de la misma, con voz, pero sin voto.

Las dependencias del Organismo Ejecutivo deben nombrar a sus más altos funcionarios para integrar la misma y las entidades privadas tendrán derecho de nombrar a un representante de conformidad con sus estatutos internos. La Comisión deberá reunirse ordinariamente una vez al mes y sus miembros la integrarán de forma ad honorem.

Artículo 6. Registro de Proyectos. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda deberá crear un Registro de todos los proyectos que se ejecuten bajo el amparo de la presente Ley.

Artículo 7. Registro de Precalificados. Para poder participar y ofertar en los de infraestructura vial a que se refiere esta Ley, las entidades interesadas deberán estar inscritas en el Registro de Precalificados.

La Contraloría General de Cuentas, la Superintendencia de Administración Tributaria y la Procuraduría General de la Nación harán una revisión y actualización sobre el estado de cada entidad inscrita en el registro y determinar si son idóneas para invertir en los proyectos y si cuentan con el respaldo y experiencia suficiente.

CAPÍTULO III

DEFINICIONES Y ASPECTOS GENERALES

Artículo 8. Definiciones. Para los efectos de la presente Ley, deberán tomarse en cuenta las siguientes definiciones:

- a) **Infraestructura vial:** Es toda aquella ruta o camino de uso público que también podrá denominarse como “carretera”, en la presente Ley, cuyo principal objetivo es la circulación de vehículos terrestres.
- b) **Red Principal:** Es el conjunto de carreteras de uno o más carriles en ambos sentidos que conectan departamentos y fronteras con otros países.
- c) **Red Complementaria:** Es el conjunto de carreteras que conectan municipios o regiones y las que componen la red vial que comunica el mismo municipio.

Artículo 9. Coordinación interinstitucional. Para efectos de la correcta aplicación de la presente Ley, todas las entidades públicas están obligadas a coordinar sus acciones con el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda.

Artículo 10. Evaluaciones ambientales. Todo proyecto de infraestructura vial contará con el estudio de impacto ambiental respectivo, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 del Decreto Número 68-86 del Congreso de la República, Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente.

Artículo 11. Socialización de proyectos. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda implementará las estrategias necesarias a efecto que las comunidades por donde pasen los proyectos objeto de esta ley conozcan los beneficios que conllevarán, previamente a la ejecución de los mismos.

CAPÍTULO IV

CLASIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL, DERECHOS DE VÍA Y ÁREAS DE RESERVA

Artículo 12. Clasificación de la Infraestructura Vial. La red vial de Guatemala se clasifica de la siguiente forma:

1. Red Principal: Compuesta por:

- a. **Rutas Centroamericanas:** Son aquellas que unen la capital con fronteras o desde otra ruta centroamericana, así como puertos de importancia desde la

capital o desde otra ruta centroamericana. Estas Rutas atraviesan longitudinalmente o transversalmente la República.

- b. Rutas Nacionales:** Son aquellas que unen cabeceras departamentales; rutas centroamericanas, con cabeceras departamentales y conectan rutas centroamericanas; y rutas centroamericanas con puertos de importancia comercial para el país.

2. Red Complementaria: Compuesta por:

- a. Rutas Departamentales:** Son aquellas que interconectan cabeceras departamentales, unen cabeceras departamentales entre sí y unen cabeceras municipales con rutas centroamericanas o rutas nacionales u otras departamentales.
- b. Caminos Rurales:** Son aquellos que interconectan a las comunidades rurales de los correspondientes municipios.

Artículo 13. Derechos de Vía. Los Derechos de Vía sobre la infraestructura vial quedarán determinados por el plan de diseño definitivo aprobado por la CONAVIAL, de conformidad con las especificaciones técnicas definidas en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 14. Áreas de Reserva Pública. El Área de Reserva Pública sobre la que el Estado dispone está constituida por las mismas franjas que componen las carreteras del Estado y sus elementos conexos de conformidad con los diseños aprobados.

Sobre las carreteras podrán realizarse obras con la autorización del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda que faciliten cualquier tipo de servicio público de interés general.

Artículo 15. Zonas destinadas a la publicidad. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda podrá autorizar la colocación de publicidad visible en carreteras que no obstaculice la visibilidad de los conductores o afecte la circulación y que se pague las respectivas tarifas, cuando corresponda.

Artículo 16. Zonas de Servicio y Comerciales. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda podrá autorizar las áreas o zonas destinadas a cubrir los servicios esenciales de los usuarios de las carreteras para circular por largas distancias, tales como gasolineras, servicios de grúas, hoteles, restaurantes, cafeterías, talleres y otros similares.

Artículo 17. Elevación o cambio de categoría de la infraestructura vial. La CONAVIAL será la encargada de elevar la categoría de una ruta o camino de conformidad con la actualización periódica que debe realizarse según lo establecido en el Plan Nacional de Infraestructura Vial.

CAPÍTULO V PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 18. Plan Nacional de Infraestructura vial. El Plan Nacional de Infraestructura Vial es el instrumento técnico y jurídico del Estado de Guatemala de corto, mediano y largo plazo, que contendrá las previsiones, planificaciones y objetivos específicos a cumplir, así como, la determinación de prioridades sobre la ejecución de obras en relación con la infraestructura vial determinada en la presente Ley.

Artículo 19. Contenido. El Plan Nacional de Infraestructura Vial contendrá lo siguiente:

- a) Diagnóstico completo del estado de la infraestructura vial del país;
- b) Duración del plan;
- c) Objetivos generales;
- d) Objetivos específicos;
- e) Mecanismos de coordinación interinstitucional;
- f) Criterios generales de planificación y ejecución de obras de infraestructura vial;
- g) Identificación de responsabilidades institucionales para ejecutar el Plan;
- h) Determinación de las prioridades estratégicas en cuanto a infraestructura vial, así como el impacto en la competitividad del país
- i) Métodos para evaluar y controlar la ejecución de las obras, así como para mantenerlas;
- j) Determinación de impacto ambiental posterior a la ejecución de las obras;
- k) Determinación de fuentes de financiamiento actuales o potenciales;
- l) Todas aquellas programaciones y planificaciones que sean necesarias para el cumplimiento del Plan y de la presente Ley.

CAPÍTULO VI INCENTIVOS

Artículo 20. Incentivos. Las personas individuales y jurídicas privadas que realicen proyectos de infraestructura vial de conformidad con la presente Ley, al estar estos autorizados, gozarán de los siguientes incentivos:

a) Exención de derechos arancelarios para las importaciones, el Impuesto al Valor Agregado -IVA-, cargas y derechos consulares sobre la importación de maquinaria y equipo, utilizados exclusivamente para la ejecución de obras de infraestructura vial.

Este incentivo tendrá vigencia exclusiva durante el período previo al inicio de la obra y el período de construcción, el cual no excederá en todo caso de cinco (5) años, los cuales podrán ser prorrogados por un período igual más, por el Congreso de la República.

b) Exención del Impuesto de Solidaridad – ISO – por el período de cinco (5) años contados a partir de la autorización del contrato respectivo.

Artículo 21. Documentación. Para aplicar a los incentivos indicados en el artículo anterior, el interesado deberá presentar solicitud por escrito al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, en la que contenga la siguiente información:

- a) Datos generales del proyecto donde se indique claramente el período de ejecución de la obra que se trate;
- b) Declaración Jurada en la que se haga constar que cumple con los requisitos establecidos en la Ley de Contrataciones del Estado y la presente Ley;
- c) Listado de la maquinaria y materiales que serán utilizados en la ejecución del proyecto y especificación del período fiscal al que corresponde;
- d) Constancia actualizada de haber sido certificado recientemente en el Registro de Precalificados.

Artículo 22. Procedimiento. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda dará trámite a la solicitud y luego de su evaluación, en un plazo no mayor de diez (10) días, lo hará del conocimiento de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- para que la citada entidad emita la resolución de exención en un plazo no mayor de veinticinco (25) días, contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud.

CAPÍTULO VII EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL MEDIANTE INVERSIÓN PÚBLICA

Artículo 23. Autoridad competente. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, de conformidad con la Ley del Organismo Ejecutivo, es el ente rector en materia de carreteras y, por lo tanto, los recursos que se destinen a la ejecución de obras de infraestructura vial serán erogados por éste o sus unidades ejecutoras.

Artículo 24. Financiamiento. El Presupuesto General de Ingresos y Egresos del Estado deberá reflejar las prioridades establecidas en el Plan Nacional de Infraestructura Vial.

Artículo 25. Aplicación supletoria. Para los efectos de la presente ley y del presente capítulo, se aplicará supletoriamente la Ley de Contrataciones del Estado, Decreto Número 57-92 del Congreso de la República.

Artículo 26. Concesiones estatales. El Estado podrá concesionar las áreas de servicio y zonas de publicidad en las áreas en las que se desarrollen proyectos mediante esta modalidad.

CAPÍTULO VIII EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL MEDIANTE INVERSIÓN MIXTA (ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA)

Artículo 27. Declaratoria de interés público. La CONAVIAL, a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, publicará en el Diario Oficial y, en al menos uno de mayor circulación, la convocatoria para entidades interesadas en participar en proyectos de infraestructura vial declarados de interés público, mediante la modalidad de inversión mixta, por dos veces en un plazo de 15 días, en la cual se deberá fijar fecha y hora para la presentación de ofertas, el cual no deberá ser mayor de treinta (30) días a partir de la última publicación efectuada.

Artículo 28. Aplicación supletoria. En cuanto al procedimiento de adjudicación, será aplicable el régimen de licitación contenido en el Decreto Número 16-2010 del Congreso de la República, Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica. Sin embargo, será aplicada la presente Ley en lo relacionado a derechos de vía y utilización de bienes públicos y privados, siendo la

autoridad encargada de contratar, aprobar y adjudicar el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, previo dictamen favorable de la CONAVIAL.

Artículo 29. Concesiones estatales. El Estado podrá concesionar las áreas de servicio y zonas de publicidad en las áreas en las que se desarrollen proyectos mediante esta modalidad.

CAPÍTULO IX

EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL MEDIANTE INVERSIÓN ESTRICAMENTE PRIVADA

Artículo 30. Declaratoria de interés público. La CONAVIAL, a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, publicará en el Diario Oficial y, en al menos uno de mayor circulación, la convocatoria para entidades interesadas en participar en proyectos de infraestructura vial declarados de interés público, mediante la modalidad de inversión privada, por dos veces en un plazo de quince (15) días, en la cual se deberá fijar fecha y hora para la presentación de ofertas el cual no deberá ser mayor de treinta (30) días a partir de la última publicación efectuada.

Artículo 31. Proyectos de iniciativa particular. Las compañías privadas que cuenten con los estudios técnicos pertinentes podrán, a instancia propia, presentar iniciativas de proyectos de infraestructura vial, tanto nuevos como de recuperación de la red vial estatal, ante el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, que a su vez lo elevará a la CONAVIAL para su evaluación y aprobación pertinente.

Artículo 32. Requisitos para ofertar. En los casos regulados en los artículos precedentes, los oferentes y los expedientes que se presenten deberán llenar los requisitos establecidos tanto en la Ley de Contrataciones del Estado como en la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica.

Artículo 33. Período de Evaluación. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda deberá trasladar las ofertas presentadas a la CONAVIAL en un plazo no mayor de cinco días (5) de recibidas, para que ésta evalúe las ofertas y dictamine sobre la adjudicación del proyecto en un plazo no mayor de veinte (20) días.

Artículo 34. Dictamen Final. El dictamen de la CONAVIAL deberá indicar la procedencia de la autorización para ejecutar el proyecto, la entidad adjudicada, el plazo en el que deberá ejecutarse y el plazo en el cual se obtendrán los beneficios de la adjudicación del proyecto. En caso de dictamen negativo, deberá indicar los motivos para su rechazo.

Artículo 35. Beneficios para entidades privadas. Las entidades privadas gozarán del derecho de realizar los cobros pertinentes por el uso de la obra ejecutada con fondos particulares, a quienes la utilizaren por un plazo determinado por CONAVIAL, el cual no excederá de veinticinco años, prorrogables por otros veinticinco años más, autorizado por ésta, y cuyas cuotas deberán ser razonables según el mercado, en razón del servicio prestado.

Artículo 36. Concesiones estatales. El Estado podrá concesionar las áreas de servicio y zonas de publicidad en las áreas en las que se desarrollen proyectos mediante esta modalidad.

CAPÍTULO X

PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO DE UTILIZACIÓN DE BIENES PÚBLICOS Y PRIVADOS POR INTERÉS PÚBLICO, DERECHOS DE VÍAS Y ZONAS DE UTILIZACIÓN

Artículo 37. Solicitantes. Las entidades ejecutoras, estando adjudicado el proyecto por parte del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, podrán iniciar el trámite establecido en este Capítulo para expropiar los bienes indispensables para garantizar el funcionamiento del proyecto y llenando los requisitos contemplados en la Constitución Política de la República de Guatemala, la Ley de Expropiación y la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica.

Artículo 38. Valuación y justiprecio. El Ministerio de Finanzas Públicas destinará los valuadores necesarios para cada proyecto para que éstos, en el plazo de cuarenta y cinco (45) días de recibido el expediente, realicen el trabajo de campo y entreguen la valuación de los bienes inmuebles privados al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Artículo 39. Indemnizaciones previas. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda notificará a los propietarios o poseedores de los bienes inmuebles privados sobre el proyecto a realizarse y el monto aprobado para la indemnización, dentro del plazo de quince días (15) de aprobado el mismo. La

resolución deberá contemplar la compensación económica en valor real de mercado para el propietario del bien sujeto a expropiación.

Los propietarios o poseedores tendrán el plazo de treinta días (30) para pronunciarse, aceptando o no las condiciones notificadas.

En el caso de tratarse de derechos de posesión, además de la notificación planteada en el presente artículo, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda requerirá el apoyo del Registro de Información Catastral y de las Municipalidades que se traten, publicando para tal efecto un edicto en los estrados municipales y en un diario de mayor circulación dentro del plazo para pronunciarse.

En caso de estar de acuerdo las partes, se pagarán las indemnizaciones previas a los propietarios o poseedores de los bienes inmuebles dentro de los diez días (10) de transcurrido el período anterior y la Procuraduría General de la Nación promoverá la escrituración y registro de los bienes a favor del Estado.

En caso de oposición de los propietarios o poseedores, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda consignará el monto de la indemnización ante el juez de primera instancia civil del departamento donde se ubique el bien a expropiar, sin perjuicio que el propietario o poseedor puedan oponerse a la consignación, con audiencia de la Procuraduría General de la Nación.

Artículo 40. Competencia. La Procuraduría General de la Nación es parte en todo procedimiento para conocer sobre la expropiación de bienes inmuebles o derechos de posesión para el mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 41. Procedimiento. El procedimiento aplicable a la consignación del monto de la indemnización es la vía de los incidentes.

Si la consignación se declara con lugar, se entregará el precio de la indemnización al interesado, siendo la certificación del auto aprobatorio de las diligencias título inscribible ante el Registro General de la Propiedad a favor del Estado.

Si la consignación es declarada sin lugar, el consignante retirará la cantidad consignada y deberá repetir el procedimiento de avalúo para reactivar el proceso de expropiación.

Artículo 42. Resolución. Mediante resolución del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda se determinará lo relativo al usufructo de los bienes en la zona de utilización, la prohibición de usarlos el bien para otro fin y el plazo en que se darán a las entidades privadas en usufructo los bienes, así como las demás consideraciones aplicables supletoriamente.

CAPÍTULO XI MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 43. Mantenimiento. En los casos en que no exista adjudicación del servicio a entidades privadas, la Dirección General de Caminos es la encargada de mantener en óptimas condiciones la infraestructura vial del país, de conformidad con las atribuciones otorgadas en la legislación.

En el caso de infraestructura cuya competencia sea de jurisdicción municipal, le compete a la autoridad municipal tal mantenimiento.

Artículo 44. Daños a la Infraestructura Vial. La Dirección General de Protección y Seguridad Vial o las Municipalidades, cuando corresponda, podrá exigir a los causantes de daños a las carreteras o sus elementos el resarcimiento del coste de la reparación, con independencia de las sanciones que en su caso puedan corresponder, impuestas por la Dirección General de Transportes, el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil o las Municipalidades, de ser competentes.

CAPÍTULO XII PEAJES Y CONTRIBUCIONES ESPECIALES POR USO DE CARRETERAS

ARTICULO 45. Peajes. El uso de la infraestructura vial, cuando así sea determinado por la CONAVIAL, conllevará el pago de peajes. Las tarifas de peajes serán determinados cada dos años (2) por la CONAVIAL, durante la primera quincena de enero, de conformidad con los principios establecidos en la presente ley, y su fórmula de determinación será fijada en el reglamento respectivo.

Artículo 46. Contribuciones Especiales y por mejoras. De conformidad con la Constitución Política de la República de Guatemala, el Congreso de la República podrá decretar las contribuciones especiales y contribuciones especiales por mejoras para proyectos específicos de infraestructura vial. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, podrá hacer propuestas en éste

sentido, a través del Presidente de la República, en uso de su potestad de iniciativa de ley.

Artículo 47. Exenciones de Peajes. Los vehículos oficiales y los buses extraurbanos, escolares, transporte público o de operadores de turismo estarán exentos del pago de peajes. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda dispondrá de las medidas técnicas y modernas pertinentes a efecto de identificar los vehículos exentos para dar cumplimiento al presente artículo.

CAPÍTULO XIII

REGIMEN SANCIONATORIO, INFRACCIONES Y RESPONSABILIDADES

Artículo 48. Autoridad Competente. La Dirección General de Protección y Seguridad Vial del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda será la encargada de velar por la aplicación de este Capítulo, no obstante deberá cumplirse con lo establecido en los artículos 4 y 5 del Decreto Número 45-2016 del Congreso de la República, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.

Artículo 49. Infracciones. Son infracciones, además de las faltas y delitos contemplados en la legislación guatemalteca, las siguientes:

- a) Construir sin las autorizaciones, estudios o licencias correspondientes, obras que transformen, modifiquen o impidan el uso de la infraestructura vial existente o en ejecución, así como en sus áreas de reserva pública, exceptuándose las obras que con carácter de emergencia deban hacerse para evitar daños inmediatos a la infraestructura vial;
- b) Obstruir la ejecución de obras de infraestructura vial de cualquier forma;
- c) Destruir o dañar las señalizaciones colocadas en la red vial;
- d) Construir nuevos accesos o modificar los usos o características de los existentes sin la correspondiente autorización;
- e) Sustraer cualquier material destinado a la seguridad vial;
- f) Colocar publicidad en las zonas no autorizadas para el efecto;
- g) Instalar material luminoso que perjudique la seguridad vial.

Artículo 50. Sanciones. Las infracciones a que se refiere el artículo 49 serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios producidos, en su caso, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante, con las siguientes multas:

- a) Multa de uno a quince salarios mínimos mensuales para actividades no agrícolas y, en caso que pueda cuantificarse el daño material, sin perjuicio de la restitución o reparación del mismo;
- b) Aquellas que apliquen de conformidad con la Ley de Tránsito, Ley de Seguridad Vial y demás leyes vigentes.

Artículo 51. Reincidencias. La reincidencia en la comisión de infracciones causará como efecto el doble de las sanciones establecidas en el artículo anterior.

CAPÍTULO XIV COMPETENCIAS MUNICIPALES Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Artículo 52. Ordenamiento Territorial. Cuando se haya planificado la ejecución de infraestructura vial que afecte el Plan de Ordenamiento Territorial de cualquier municipio, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda deberá remitir el proyecto pertinente a la Municipalidad que se trate a efecto que sea evaluado y el municipio realice las modificaciones pertinentes en un plazo no mayor de un (1) mes contado a partir de la recepción de la comunicación del Ministerio.

En caso de no existir Plan de Ordenamiento Territorial, las municipalidades deberán emitir el mismo de conformidad con el Código Municipal y deberá estar adaptado a la planificación de las obras de infraestructura vial pertinentes.

Artículo 53. Participación y coordinación interinstitucional. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, con el fin de garantizar lo establecido en la Constitución Política de la República y el Código Municipal y velar por el interés general del Estado de Guatemala, coordinará con las municipalidades del país, los mecanismos necesarios para adaptar el ordenamiento territorial al Plan Nacional Vial, y solicitará audiencia a los Concejos Municipales pertinentes para que sean escuchados en un plazo que no exceda de un mes.

CAPÍTULO XV DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

Artículo 54. Se reforma el primer párrafo del artículo 30 del Decreto Número 114-97 del Congreso de la República, Ley del Organismo Ejecutivo, el cual queda de la forma siguiente:

“Al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda le corresponde formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones, infraestructura vial y transporte del país; al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; a la obra pública; a los servicios de información meteorológica, vulcanología, sismología e hidrología; y, a la política de vivienda y asentamientos humanos; para ello tiene a cargo las siguientes funciones:”.

Artículo 55. Se adiciona un párrafo al final del artículo 2 del Decreto Número 16-2010 del Congreso de la República, Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, el cual queda redactado de la forma siguiente:

“En cuanto a infraestructura vial, se podrá aplicar específicamente la ley de la materia, siendo la presente Ley complementaria y supletoria.”

Artículo 56. Iniciativas de transparencia. La CONAVIAL podrá solicitar la colaboración de cualquier entidad o programa nacional e internacional que implemente iniciativas en materia de transparencia.

Artículo 57. Aplicación supletoria. Serán aplicables supletoriamente en todo lo no contemplado por la presente Ley, los Decretos Números 45-2016, 16-2010, 529, y 57-92 del Congreso de la República, así como todas aquellas que no contravengan lo dispuesto en la presente Ley.

Artículo 58. Reglamento. Dentro de un plazo de tres (3) meses, contados a partir de la vigencia de esta Ley, el Organismo Ejecutivo, a propuesta del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, deberá emitir el reglamento correspondiente.

Artículo 59. Vigencia. La presente Ley entrará en vigencia treinta días (30) después de su publicación en el Diario Oficial.

REMÍTASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCIÓN, PROMULGACIÓN Y PUBLICACION.

EMITIDO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA, A LOS _____ DEL MES DE _____ DE DOS MIL ____.

CONCLUSIONES.

Como puede apreciarse de la lectura del proyecto de iniciativa de ley, tanto de su exposición como de su articulado, se hace una exposición suficiente sobre el motivo por el cual se presenta la iniciativa de ley, sus antecedentes, la problemática nacional y social que existe por la falta de promoción sistemática de un régimen de desarrollo vial y el articulado buscar renovar la institucionalidad vigente para hacerla más eficiente y se dispone de regulaciones para los proyectos viales según la forma de su financiamiento; además de contemplar, lo propio al sistema de peajes que es un punto toral para la inversión privada aparte del aprovechamiento por usufructo de ciertos bienes público.

También existe un progreso en lo relativo a un nuevo procedimiento para expropiaciones, que por ser parte de una ley especial, prevalecerá sobre la Ley de Expropiaciones, que es general, garantizando el principio constitucional de indemnización previa, aunque favoreciendo al Estado en el sentido que el procedimiento ya no será tan burocrático (sin dejar de ser técnico) ni objeto de recursos administrativos o el proceso contencioso administrativo porque la vía judicial para oponerse al monto de la indemnización es otra, que es más expedita, sin que implique indefensión del particular, sino por el contrario es un medio que satisface las garantías del debido proceso.

Se refuerza lo relativo a la capacidad sancionatoria de la autoridad competente, con un régimen de sanciones apropiado y disuasivo en su caso.

Sin perjuicio de la iniciativa de ley de los señores Diputados al Congreso de la República y de lo que pueda recomendar el dictamen de la Comisión respectiva,

aparte de lo que pueda hacer en su abono otros actores públicos o privados, para procurar la transparencia y eficiencia de los concursos públicos o las exoneraciones, así como de las partes técnicas, se estima que se tocan todos los puntos que deben ser objeto de una ley, que en conjugación con la normativa vigente, de una nueva dinámica a la situación actual y que permita la discusión del proyecto antes expuesto, de forma tal que eventualmente pueda ser sometido a la votación del Organismo Legislativo.