

IMPLEMENTAR YA LA LEY DE INFRAESTRUCTURA VIAL PRIORITARIA ES RESPONSABILIDAD DE TODOS

La Alianza Técnica de Apoyo al Legislativo –**ATAL**– fue creada para respaldar técnicamente al Congreso y dar seguimiento a las normas que emanan de ese Organismo. Hoy hacemos un **llamado respetuoso** a los diputados para que ejerzan su deber de fiscalización ante los atrasos en la puesta en marcha del **Decreto 29-2024, Ley de Infraestructura Vial Prioritaria**.

Hechos que preocupan:

- **Plazos legales incumplidos.**
La ley obliga al Ministerio de Finanzas a transferir Q10 millones al Fondo Operativo y Q20 millones al Fondo de Infraestructura de la nueva Dirección de Proyectos Viales Prioritarios (DIPP) dentro de los 60 días posteriores a la entrada en vigor; dichos plazos vencieron en abril de 2025 sin haberse efectuado.
- **Falta de codificación presupuestaria, registros administrativos y procesos complementarios.**
La DIPP sigue sin contar con un código en los sistemas contables del Estado, lo que impide recibir recursos, formalizar la contratación de personal y elaborar proyectos. El propio Ministerio de Finanzas estima que ese trámite puede tardar hasta 90 días adicionales. El plazo establecido para que dicho Ministerio emitiera el procedimiento aplicable a la constitución de garantías en el marco del esquema de terminación anticipada de contratos vigentes venció en abril pasado. La omisión de este mandato representa un riesgo que podría afectar la seguridad jurídica de los procesos contractuales. Asimismo, en julio próximo vencerá el plazo para que el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, la Superintendencia de Administración Tributaria y el Registro Mercantil General de la República implementen el portal interinstitucional previsto por la ley para la inscripción de empresas extranjeras interesadas en participar en los procesos de contratación. La inobservancia de esto podría comprometer la eficiencia administrativa del sistema e impedir su apertura a operadores internacionales.
- **Riesgo de desnaturalizar la DIPP.**
La falta de una clasificación institucional como la prevista en la ley obligaría a la DIPP a operar bajo procedimientos tradicionales, contrarios a la independencia funcional, económica y técnica que el Congreso quiso garantizar. Además, en lugar de tener un equipo humano profesional y remunerado acorde al mercado, se obligaría a la DIPP a entrar en esquemas de negociación y contratación ineficientes y obsoletos.
- **Oportunidad económica en pausa.**
La ley tardó seis años en aprobarse y permite contratos de pago por disponibilidad que podrían modernizar la red carretera sin peajes, elevar la competitividad y reducir costos logísticos. Cada mes de retraso encarece esa oportunidad.



En función de lo anterior **solicitamos al Congreso**, de manera respetuosa, que requiera a las entidades correspondientes que presenten un cronograma público y vinculante que determine los plazos para la codificación y desembolso de los recursos; la emisión de los reglamentos pendientes (servicio civil especializado, manuales y clasificaciones presupuestarias); y un plan de transición de proyectos de la DGC/COVIAL al nuevo modelo. Asimismo, que mediante las comisiones de trabajo correspondientes (de Finanzas Públicas y de Comunicaciones) dé un seguimiento permanente al proceso de implementación de la Ley.

ATAL reitera su disposición a **proveer insumos técnicos**, apoyar en la revisión de reglamentos y acompañar cualquier iniciativa que acelere el arranque de la DIPPP. Guatemala necesita carreteras de primer nivel para crecer; los plazos ya vencieron y el país no puede esperar.