

SOY 502

Inversión pública estancada vrs. Inversión privada en auge

▶ 4-5



Vehículos eléctricos: un mercado pequeño aún, pero con espacio para seguir creciendo

▶ 3



“Sin infraestructura, Guatemala seguirá perdiendo”, Juan Carlos Zapata

▶ 6



Petróleo



Ayer: US\$88.13

Hoy: **us\$87.58**

Dólar

Q POR US\$ 1 DOLAR



Ayer: Q 7.64664

Hoy: **Q 7.64911**

Bitcoin



Ayer: US\$ 70,908.5

Hoy: **us\$70,549.3**

Café KCU2



Ayer: US\$307.00

Hoy: **us\$317.85**

Azúcar SBN2



Ayer: US\$15.52

Hoy: **us\$15.90**

Remesas



EN MILLONES DE \$

ENE: US\$1,954.7

FEB: **us\$1,893.9**

Hacia un Ecosistema de Inversión: El Desafío del Portafolio de Proyectos

De acuerdo con un análisis de la Comisión de Infraestructura de FUNDESA, el estancamiento que muestra la inversión pública en Guatemala, en contraposición al dinamismo del sector privado, tiene como base una combinación de bajas tasas de ejecución, fallos en las transferencias financieras institucionales y un cambio estructural en el gasto del Estado, que ahora prioriza el consumo sobre la inversión en capital.

Lo anterior significa que el país más que nunca en su historia está en una encrucijada que podría marcar fuertemente su desarrollo en infraestructura y en competitividad económica, por lo que uno de los principales retos para los sectores público y privado es lograr que se consolide un Ecosistema de Inversión en Infraestructura.

Cabe resaltar que el Portafolio de Proyectos de Infraestructura muestra cifras que llaman la atención y que deben invitarnos a una profunda reflexión. A diciembre del año pasado dicho portafolio ascendía a un valor activo de US\$8,920 millones que contemplaban una cartera de 106 proyectos estratégicos. Del monto mencionado, US\$6,020.99 millones corresponden a 46 proyectos viales que representan 1,302.9 kilómetros.

De igual manera, se debe llamar la atención sobre que el volumen financiero es solo una cara de la moneda pues la efectividad en la ejecución, medida a través del sistema de "semáforo", muestra que 42% de los proyectos se ubica en las categorías verde (24% avance según cronograma) o azul (18% finalizados). Asimismo, es importante resaltar que no se desconoce el monto de alrededor de 14 nuevos proyectos que se deben incluir en el portafolio, de los cuales 10 son obras viales y el resto infraestructura de puentes.

Es urgente avanzar con celeridad en dichos proyectos porque el estado de nuestra infraestructura ya es crítico. No se puede ocultar que según el más reciente Foro Económico Mundial (WEF) 2025, Guatemala ocupa la posición 114 de 116 países evaluados en calidad de red vial. Lo que es preocupante, es que su calificación suma 2.46 sobre 7.

En ese sentido, el Decreto 29-2024, Ley de Infraestructura Vial Prioritaria, marca una hoja de ruta con pasos claros, como la creación de la Dirección de Proyectos Viales Prioritarios (DIPP), que ya figura como una unidad ejecutora desconcentrada tras el Acuerdo Ministerial 692-2025. También la mesa técnica interinstitucional está haciendo su trabajo.

Por lo anterior, parece que la ruta estratégica está trazada y se tiene un portafolio definido, solo falta que tengamos una ejecución transparente para verdaderamente transformar el mapa de Guatemala.

Uno de los principales retos para los sectores público y privado es lograr que se consolide un Ecosistema de Inversión en Infraestructura.

¿POR QUÉ SE ESTANCA LA INVERSIÓN PÚBLICA?



Pedro Prado
ASIES

Es evidente que se requiere mejorar la gestión, lo que implica la administración de los recursos para este importante destino del gasto público, en donde revisten singular importancia los asuntos de índole jurídico que en muchos casos no se resuelven en paralelo con la gestión de grandes proyectos y se convierten en obstáculos para su implementación. Mejorar la inversión pública en todo sentido tendría un impacto positivo, no sólo en el crecimiento económico, sino en el desarrollo del país, lo que incluye el bienestar social. Sectores económicos con gran potencial como el turismo, demandan una mejora significativa en la infraestructura productiva.



Miguel Gutiérrez
CABI

En los últimos 2 años la inversión pública en Guatemala se ha estancado y, de hecho, se ha reducido en términos del tamaño de la economía debido a la incapacidad de ejecución del gobierno en el área de inversión. Un tropiezo fundamental en la inversión pública actual son los fondos que se destinan a los CODEDES que son fondos de corrupción que no se traducen en inversión. Estamos probablemente en el periodo de mayor caída de la inversión pública en décadas.



Olav Dirkmaat
UFM

Es porque han cambiado la definición, intencionalmente, de lo que constituye inversión. Ahora muchos políticos hablan de "inversión social", que no es inversión, sino gasto. Es gasto que, en el mejor de los casos, alivia temporalmente a un guatemalteco, y en el peor de los casos, se pierde en corrupción o en redes clientelares de poder. Este tipo de gasto es conveniente políticamente, porque muchos votantes saben quién les dio la bolsa de frijoles, pero no saben quién puso el puente, para decir algo, y tampoco dimensionan como esa inversión de verdad, en digamos infraestructura, podría mejorar la calidad de sus vidas mucho más que los frijoles regalados.

Wall Street

D DOW JONES

▼ -84.41 (0.18%)

46,124.06
Dow Jones

N Nasdaq

▼ -184.87 (0.84%)

21,761.90
NASDAQ

S&P

▼ -24.63 (0.3784%)

6,556.37
S&P



MÁS INDICADORES

Exportaciones tardan más en el Puerto, que en ser enviado a Miami

Margarita quien exporta minivegetales, envía sus productos desde Patzún, Chimaltenango, hacia supermercados en Miami. Conoce cada paso de la cadena: la siembra, la cosecha, el empaque, el contenedor hacia Santo Tomás de Castilla, el buque. Lo que no logra entender es la paradoja que vive cada vez que importa el material de empaque que necesita para que todo eso funcione.

Ese contenedor con cajas, bandejas y película plástica —sin el cual no hay exportación posible— tarda entre 9 y 16 días atrapado en el puerto guatemalteco esperando ser nacionalizado. Mientras tanto, la cuenta que debe pagar sube hasta US\$200 diarios por contenedor en gastos de almacenaje y demoras.

El mismo material que después viajará empacando vegetales frescos hasta Miami —un trayecto marítimo entre 3 y 4 días— tarda más en salir del puerto de ingreso en Guatemala que en cruzar el litoral Caribe y llegar a su destino final.

No es un caso aislado, sino representa el diario vivir de un sistema portuario que ya llegó a su límite.

En 2024, Guatemala movilizó más de 504 mil contenedores y exportaciones por US\$7,837 millones a través de sus puertos. En el caso de los productores de vegetales, detrás de esas cifras hay 70 mil familias que viven de ese trabajo en Chimaltenango y otros departamentos de occidente.

Mientras que, por otro lado, hay más de 186 mil contenedores refrigerados que dependen de que el puerto funcione a tiempo. Cuando no funciona, los perecederos se pierden, los contratos se incumplen y los compradores internacionales buscan otro proveedor.

Con la situación actual que se vive con un comercio global convulso y cambiante, los riesgos se han multiplicado: guerras que cierran rutas marítimas, acuerdos comerciales que se renegocian, cadenas logísticas que buscan socios confiables, entre otros. Y, tras de eso, Guatemala compite con puertos que acumulan medio siglo de rezago, sin estrategia integrada y sin el marco legal para modernizarse.

Lo que está claro es que, ningún gobierno puede controlar esos volátiles cambios internacionales. Aplaudimos el avance en el Congreso de la Ley General del Sistema Portuario Nacional y esperamos su pronta aprobación, que abriría la puerta a las inversiones en alianzas público-privadas, operadores privados y competencia real: puertos modernos y eficientes; más capacidad, más competitividad, más comercio exterior y más empleos.

Guatemala tiene condiciones para duplicar sus exportaciones. Pero mientras el material de empaque de Margarita sigue esperando en el muelle, esa oportunidad se convierte día a día en un pago de US\$200 DIARIOS para el contenedor.



Por: **Asociación Guatemalteca de Exportadores**

Vehículos eléctricos: un mercado pequeño aún, pero con espacio para seguir creciendo

Los vehículos eléctricos circulan en Guatemala desde hace más de una década, pero tras la aprobación de la Ley de Incentivos para Movilidad Eléctrica, en 2022, parece que el mercado empieza a entrar en una etapa de madurez.

Por: **Byron Dardón** - Soy502

El mercado sigue acelerando, aunque, de acuerdo con la Asociación de Movilidad Eléctrica de Guatemala (AMEGUA), la expansión no se duplicará indefinidamente, puesto que, conforme el mercado gane tamaño, empezará a mostrar señales de estabilización. Aun así, los vehículos eléctricos todavía representan una fracción pequeña del parque vehicular nacional, por lo que el potencial de crecimiento sigue siendo favorable.

Sergio Arévalo, presidente de AMEGUA, recuerda que un factor importante para el incremento en la demanda fue la aprobación de la ley de incentivos a la movilidad eléctrica en 2022. Desde entonces, la adopción de carros y motos eléctricas ha mantenido una tendencia de fuerte expansión. Históricamente, el mercado pasó de 16 carros vendidos en 2016 a 82 unidades en 2022; luego pasó sucesivamente a 308 en 2023, 606 en 2024 y 888 en 2025. Para 2026, la expectativa es llegar a 1,600 automóviles.

En motocicletas, el comportamiento va en la misma línea. En 2025 se vendieron alrededor de 817 motos 100% eléctricas, una cifra que ya iguala la comercialización de vehículos eléctricos. De acuerdo con la gremial, este segmento ha tenido buena recepción en el interior del país y entre usuarios jóvenes, por la

Ventas de Vehículos por tipo

(Dic 2025)

Tipo	Porcentaje
Pasajeros y SUVs	85
Panel	13
Buses	1
Cuatrimoto	1

Ventas de Vehículos por uso

(Dic 2025)

Tipo	Porcentaje
Particular	86
Comercial	13
Transporte público	1



facilidad de uso y su cercanía con la tecnología.

Mercado pequeño

Pese a este dinamismo, el mercado aún es reducido frente al total de automotores en circulación. AMEGUA estima que al cierre de 2025 había unos 2,000 vehículos 100% eléctricos, cerca de 16,000 híbridos y alrededor de 18,000 unidades electrificadas en Guatemala.

El avance también se apoya en una oferta más amplia y en precios que comienzan a acercarse a más consumidores. En motos eléctricas hay opciones desde Q9 mil hasta Q30 mil, mientras que en automóviles la oferta arranca entre Q130 mil y Q140 mil, aunque también existen modelos de gama media y alta con precios mayores. La entrada de nuevas marcas, varias de origen chino, ha ampliado la competencia con propuestas de buena tecnología y calidad.

Los impulsores del sector presentan esta alternativa como una respuesta al alza de los combustibles y como una opción con beneficios ambientales. Sin embargo, el argumento que más peso tiene en Guatemala sigue siendo el ahorro. Según Arévalo, un usuario puede reducir entre 60% y 70% sus gastos de operación y mantenimiento. Un ejemplo expuesto por la gremial, compara un gasto mensual de Q900 en gasolina frente a unos Q300 en electricidad.

Por aparte, en cuanto a infraestructura, el sector reporta 165 cargadores públicos instalados en el país, aunque recalca que 93% de las recargas se realiza en casa. Lo anterior sugiere que la red pública por el momento funciona principalmente como apoyo y no como la fuente principal de carga en la rutina diaria de los usuarios. Con todo, la movilidad eléctrica tiene un futuro positivo en Guatemala; será cuestión de tiempo, mejores precios y adoptar esta cultura para que el mercado despegue.

Ventas de Vehículos

(2024-2025)

Año	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
2025	119	81	49	47	65	69	85	59	71	59	93	91
2024	56	32	33	27	43	44	47	43	49	66	46	120

Fuente: AMEGUA

Inversión pública estancada vrs. Inversión privada en auge

▶ Mientras la inversión privada en infraestructura muestra un dinamismo resiliente, el gasto público en infraestructura continúa enfrentando barreras estructurales.

Por: Agustín Ortíz - Soy502

El reporte actualizado a enero de 2026 de la iniciativa público privada “Guatemala No Se Detiene”, revela que, mientras el portafolio de inversión privada en infraestructura avanza con proyectos estratégicos, el gasto público de capital o CAPEX —que se refiere a los fondos que el Estado invierte en activos físicos como carreteras y puentes para generar beneficios a largo plazo— se mantiene en el 1.6% del PIB, una cifra que los analistas sitúan por debajo de los niveles necesarios para la competitividad nacional.

Los registros históricos de la inversión en infraestructura en Guatemala, desde 1996 hasta las proyecciones de 2025, exponen una brecha estructural que ha persistido de manera sistemática a lo largo de las últimas décadas.

Según el último informe de la Comisión de Infraestructura de “Guatemala No Se Detiene”, el país ha logrado consolidar a enero de este año, un portafolio de proyectos valorado en US\$8,920 millones, lo cual representa un cumplimiento del 96% respecto a las metas a diciembre de 2026 (US\$9,340 millones).

No obstante, al desglosar los datos, se evidencia una marcada disparidad entre el esfuerzo financiero del Estado y la actividad del sector privado, ya que mientras la inversión privada mantiene una participación dinámica del 15% del PIB, el aporte estatal (CAPEX) se ha estancado en apenas un 1.6%, representando una brecha de más de 4 puntos porcentuales respecto al 6% de inversión pública ideal que requiere el país.

Desbalance en la formación de capital

Esta asimetría en la formación bru-

ta de capital fijo —indicador que mide la inversión neta en activos fijos como maquinaria, infraestructura y equipos, ya sea por parte del Gobierno o empresas— se refleja con claridad en los indicadores de participación respecto al PIB, donde el gasto público de capital o CAPEX muestra señales de estancamiento frente a una inversión privada que empuja el crecimiento de la red vial y logística.

“La inversión pública es apenas 1.6% del PIB y la inversión privada es 15% del PIB. La inversión pública debería ser al menos 4% o 6% para subir la inversión privada a 18% y llegar a un total de inversión de 24% del PIB”, dijo al respecto Juan Carlos Zapata, director ejecutivo de la Fundación para el Desarrollo de Guatemala (FUNDESA).

Esta brecha no solo limita la capacidad de expansión de las carreteras nacionales, sino que condiciona la competitividad de Guatemala en el mercado regional al no contar con una base pública robusta que soporte el crecimiento comercial.

Portafolio actual

El informe institucional clasifica la ejecución de los 106 proyectos que integran el portafolio mediante un sistema de semáforo que permite identificar con precisión los puntos de parálisis administrativa.

En la actualidad, el 24% de los proyectos, equivalentes a US\$2,536 millones, se encuentran en categoría “Rojo”, la cual agrupa aquellas obras que están pendientes de iniciar, se hallan suspendidas por conflictos legales o carecen de una priorización vigente por parte del Gobierno central.

En contraste, el dinamismo se ha concentrado en áreas donde la gestión técnica o el financiamiento privado han logrado sortear las barreras burocráticas, permitiendo que un segmento del portafolio mantenga un ritmo de avance constante a pesar de las fluctuacio-

Desglose de proyectos por categoría y monto

Tipo de proyecto	Número de obras	Monto (Millones US\$)
Infraestructura vial (carreteras/puentes)	78	\$5,240
Infraestructura portuaria y aeroportuaria	12	\$1,850
Logística y otros proyectos	16	\$1,830
Total portafolio	106	\$8,920

Fuente: Guatemala No Se Detiene

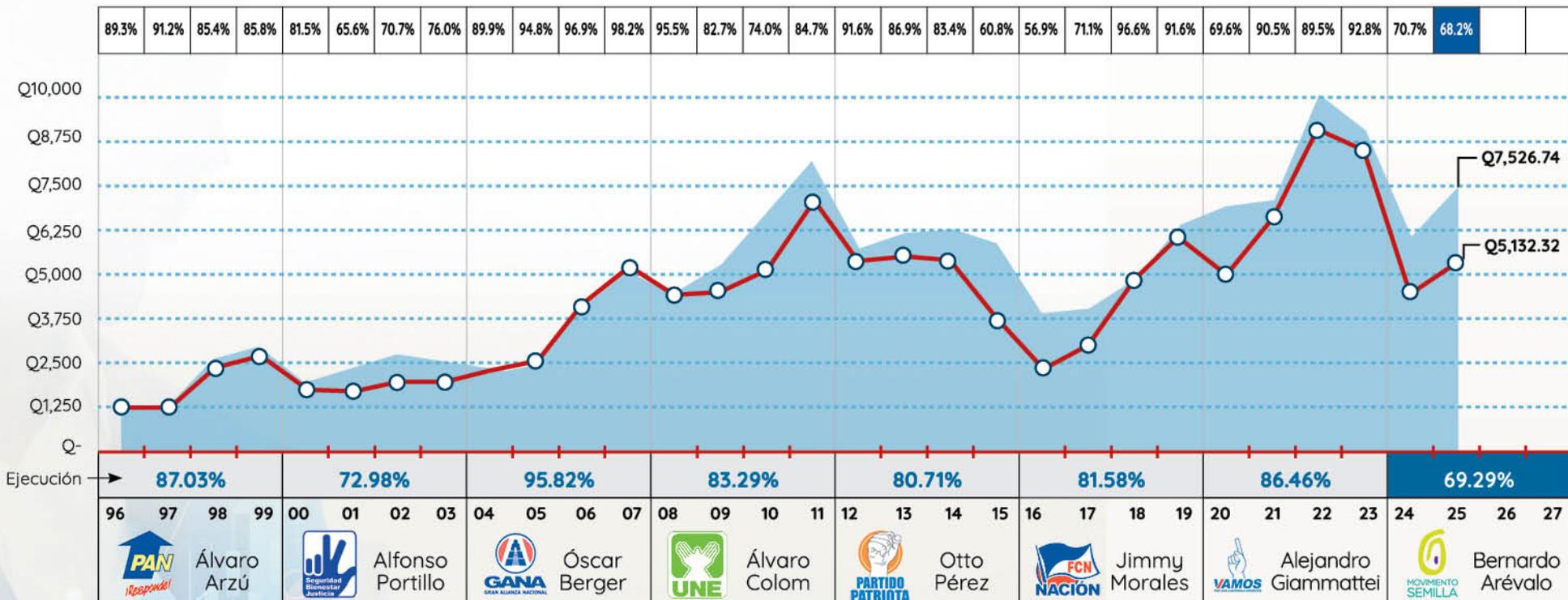
nes políticas.

Asimismo, los datos presentados revelan que un 34% del portafolio, con un valor de US\$3,786 millones, permanece en categoría “Amarilla”, lo que implica que, aunque los proyectos cuentan con estudios técnicos iniciados y han sido declarados como prioritarios, aún carecen de la asignación

Presupuesto CIV (millones)

■ Disponible

— Ejecutado



financiera necesaria para su ejecución física.

Pobre desempeño

Durante los últimos treinta años el presupuesto del Ministerio de Comunicaciones ha oscilado según el gobierno de turno, pero un patrón se repite: ninguna administración logra ejecutar todo lo que tiene disponible.

Al respecto, el informe de Guatemala No Se Detiene revela que el mejor desempeño histórico fue el de Óscar Berger con 95.82% de ejecución, y el peor, por un gran margen, corresponde al gobierno de Bernardo Arévalo, que al cierre de 2025 apenas alcanzó el 69.29% — la ejecución más baja en tres décadas, solo superada en mal desem-

peño por Alfonso Portillo con 72.98%. Es decir, que el gobierno que más discurso anticorrupción tiene en su agenda, es el que menos dinero ha logrado convertir en infraestructura real.

Al compararlo con el gobierno de Alejandro Giammattei, cuyo mandato estuvo marcado por señalamientos de corrupción, se observa que logró ejecutar Q28,625 millones en infraestructura durante sus cuatro años — el monto más alto en la historia del CIV — con una ejecución promedio del 86.46%.

Por su parte, Arévalo lleva ejecutados apenas Q9,402 millones en dos años, con un ritmo que de mantenerse así, colocaría su gobierno como el de menor inversión efectiva en infraestructura desde Álvaro Arzú.

Retos para la institucionalidad

El documento subraya que “el principal reto para Guatemala es lograr un Eco-

sistema de Inversión en Infraestructura” que permita la institucionalización de procesos de largo plazo.

Para resolver este estancamiento, Guatemala No Se Detiene enfatiza la necesidad de fortalecer entidades como la Dirección de Infraestructura Vial Prioritaria (DIPP) y la Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (ANADIE), las cuales fungen como catalizadores para pasar de la planificación a la obra gris.

Por otro lado, al analizar el avance hacia el cierre del presente año, la meta establecida para diciembre de 2026 busca elevar el CAPEX total a US\$9,340 millones, lo que representa un incremento neto de US\$420 millones en comparación con los registros de 2025.

Sin embargo, el éxito de esta proyección depende directamente de la capacidad del Estado para movilizar los proyectos que actualmente se encuentran en la fase final de ejecución.

Según el reporte, sólo el 18% de las obras (US\$442 millones) están en categoría “Azul”, es decir, finalizadas o en proceso de cierre administrativo, lo que evidencia que el flujo de salida de proyectos concluidos es considerablemente menor al ingreso de nuevas propues-

tas en papel.

Tendencias históricas

En esa misma línea, el análisis de los diferentes periodos de gobierno desde 1996 a la fecha muestra que el gasto de capital público ha tenido picos de inversión que no logran sostenerse en el tiempo, resultando en una infraestructura fragmentada y con altos costos de mantenimiento.

Por el contrario, la inversión privada ha mantenido una tendencia al auge, especialmente en proyectos de conectividad urbana y logística portuaria, donde la predictibilidad financiera es mayor.

Mientras el sector privado continúa inyectando capital en vías alternas y servicios logísticos, el Estado guatemalteco enfrenta la tarea urgente de elevar su capacidad de ejecución presupuestaria.

Solo mediante un incremento real y sostenido en el gasto de capital público será posible alcanzar el objetivo de una inversión total del 24% del PIB, permitiendo que Guatemala no solo mantenga su ritmo de crecimiento actual, sino que logre una transformación profunda de su plataforma logística para las próximas décadas.

El documento resalta que, para equilibrar esta balanza, es imperativo que el sector público adopte modelos de contratación más ágiles, similares a los utilizados en las alianzas público-privadas que han demostrado ser exitosas en otros países de la región con indicadores de inversión superiores al 4% del PIB.

El informe concluye en que la implementación efectiva de la Ley de Infraestructura Vial Prioritaria constituye la herramienta fundamental para corregir el desbalance entre los dos sectores.

“Sin infraestructura, Guatemala seguirá perdiendo”, Juan Carlos Zapata

Guatemala posee condiciones para convertirse en una economía más fuerte y dinámica, pero su rezago en infraestructura limita la productividad, eleva los costos logísticos y frena la atracción de inversión.

Por: **Byron Dardón** - Soy502

En una entrevista con Economía HOY, Juan Carlos Zapata, Director Ejecutivo de Fundesa, analiza por qué el país no despega, qué cambios institucionales urgen y por qué la implementación de la Ley de Infraestructura Vial Prioritaria podría marcar la diferencia. A continuación, un resumen de esta.

Guatemala tiene condiciones para ser una economía fuerte. ¿Qué le falta para convertir esas ventajas en crecimiento sostenido?

Lo primero es entender que Guatemala sigue siendo un país en proceso de urbanización. Apenas el 56% de la población vive en ciudades, mientras que en otros países de América Latina ese proceso ocurrió hace años. Chile, por ejemplo, ronda el 90% y Colombia el 75%. En los próximos 20 años, Guatemala podría acercarse a una urbanización de entre 70% y 80%.

Para acompañar ese proceso, el país necesita elevar su inversión pública. Hoy Guatemala invierte apenas 1.6% del PIB en este rubro, mientras la inversión total ronda el 17% del PIB. En otras economías en desarrollo, la inversión pública se sitúa entre 3% y 4% del PIB.

Además, hay tres factores clave para atraer más inversión y generar mejores oportunidades: infraestructura, capital humano y certeza jurídica.

¿Qué impacto económico tiene la falta de inversión en infraestructura?

El impacto es directo. En las ciudades se refleja en el tráfico, pero a nivel productivo se traduce en mayores costos para mover alimentos, servicios y mercancías. La logística se vuelve uno de los componentes más caros al comparar cuánto tiempo y cuánto cuesta trasladar un producto o un servicio de una ciudad a otra.

En el área metropolitana, por ejemplo, cada vez son mayores las distancias en tiempo. A eso se suma que el guatemalteco paga un 10% más que el promedio de América Latina y 20%

más que en los países desarrollados, como consecuencia de la baja capacidad del Estado para invertir en infraestructura.

¿El problema es falta de recursos o falta de capacidad institucional?

No es un problema de recursos para invertir, sino de institucionalidad. El Ministerio de Comunicaciones no tiene la capacidad para impulsar grandes proyectos de infraestructura. Por eso se promovieron cambios legales como la Ley General de Infraestructura Vial Prioritaria y la reforma a la Ley de Alianzas Público-Privadas, que ahora ofrecen nuevas herramientas al Ejecutivo.

¿Qué tan rezagada está Guatemala frente a otros países de la región?

Guatemala está casi en la posición 137 de 143 países en calidad de infraestructura vial. En América Latina, además, figura entre los últimos lugares en metros de red vial por habitante.

Guatemala tiene apenas un metro de red vial por habitante. El Salvador tiene 2, Costa Rica 8, México 6 y Estados Unidos 20. Ese rezago es evidente incluso al cruzar las fronteras con El Salvador, Belice o México, donde las carreteras muestran otra realidad.

¿Qué han hecho otros países que Guatemala no ha logrado replicar?

Han cambiado su forma de contratar y ejecutar obra pública. República Dominicana, por ejemplo, lleva más de 10 años aplicando un modelo fuerte de alianzas público-privadas. Además, ha migrado de la obra pública tradicional a esquemas de diseño, construcción, operación y mantenimiento.

Eso permite concesiones con peaje directo o “peaje sombra”, pagado por el Estado, pero con participación privada en todo el ciclo del proyecto. En Guatemala, ese modelo era legalmente inviable, de ahí la importancia de la Ley de Infraestructura Vial Prioritaria.

Dominicana invierte el 25% del PIB



“Tenemos que ser conscientes de que debemos cambiar la forma de contratar para generar proyectos de largo plazo”

en infraestructura, en donde entre 3% y 4% es público, muy por encima de la inversión de Guatemala de apenas 17%, en la que 1.6% es pública.

¿Qué tan operativa es hoy esa ley?

Diría que el 95% sigue en papel. En menos de dos años ha habido cinco ministros de Comunicaciones, lo que ha provocado una rotación constante dentro del ministerio.

Además, no se ha comprendido plenamente el modelo que plantea la ley. Esta exige una institución descentralizada, con independencia administrativa, financiera y económica, y con capacidad de contratar personal con salarios de mercado. Eso todavía no se ha aterrizado.

Si tuviera que escoger una acción prioritaria para este gobierno, ¿cuál sería?

Implementar la Ley de Infraestructura Vial Prioritaria. Por el tiempo que le queda a la administración, pensar en un gran proyecto nuevo ya no parece realista. Pero sí puede dejar como legado la puesta en marcha de la ley, que permitiría destrabar futuros proyectos y cambiar el modelo de contratación.

¿Qué decisiones estructurales se necesitan para evitar que cada gobierno reinicie todo?

Lo más importante es separar las decisiones políticas de las técnicas. La Dirección de Infraestructura de Proyectos Viales Prioritarios no puede quedar atrapada en el mismo esquema político del ministerio, con bajos salarios, alta dependencia del ministro de turno y contrataciones sin criterios técnicos.

Guatemala necesita una institucionalidad técnica, profesional y estable, como hizo Colombia al crear su Agencia Nacional de Infraestructura. Ese cambio permite desarrollar proyectos a largo plazo, con personal calificado y sin depender de los vaivenes políticos.

¿Cuánto tiempo le tomaría a Guatemala acercarse al nivel de países vecinos?

Si nos comparamos con El Salvador, puede ser 100 años, si seguimos con el modelo tradicional; o bien, 10 años, si se implementa la Ley de Infraestructura Vial Prioritaria. Esa es toda la diferencia. Tenemos que ser conscientes de que nuestra inversión pública ha sido muy baja durante los últimos 20 años y esa poca capacidad que hemos tenido como país de poder generar grandes proyectos de inversión es inexistente en este momento desde el Ministerio de Comunicaciones. Un ejemplo es el Puente Belice II. Si sigue bajo el modelo tradicional del Ministerio de Comunicaciones, y con un costo de casi US\$250 millones, es muy probable que no se logre construir.

Entonces, tenemos que ser conscientes de que debemos cambiar la forma de contratar para generar proyectos de largo plazo.

Pyme Positiva 2026, un evento para celebrar el esfuerzo empresarial centroamericano



Reimaginar la banca mediante el apoyo y acompañamiento a cerca de 270 mil pymes centroamericanas, para generar prosperidad y desarrollo, es la misión que se ha impuesto el Banco de América Central -BAC-.

Por: **Byron Dardón** - Soy502

Como parte de este objetivo, recientemente BAC reunió en Tela, Honduras, a los empresarios ganadores de seis países centroamericanos, en el evento Pyme Positiva 2026, en donde se reconoció el aporte de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) al desarrollo económico, social y ambiental de la región. En la actividad, la empresa salvadoreña SSAL Ingenieros resultó como la ganadora.

En la ceremonia regional también fueron reconocidas otras empresas destacadas: Xocolatl de Guatemala, Desechos Especializados de Honduras, Asados Doña Tania de Nicaragua, Inversiones Hermanos Leitón Sánchez de Costa Rica y Orgánica Store de Panamá.

Como en otros países del mundo, estas empresas representan una parte importante de la maquinaria productiva. Ana Barrantes, Directora Corporativa de PYMES y Adquierecia de BAC, resaltó que el 95% del parque industrial de Centroamérica pertenece a este segmento y que, además, representa más del 80% del empleo de la región y produce alrededor del 50% del PIB regional. "Para BAC ha sido muy relevante apoyar a este tipo de empresas, por lo que seguimos con mucha fuerza impulsándolas, porque a veces los bancos se quedan entre las grandes corporaciones y las personas", afirmó.

De acuerdo con BAC, se estima que las PYMES centroamericanas podrían sumar 1 millón de unidades productivas, de las cuales, esta institución bancaria atiende alrededor de 270 mil. Según la clasificación, son empresas de menos de 100 empleados o que tienen un máximo de US\$25 mil en cuentas bancarias.

"Las PYMES están prácticamente en todo y allí es donde tenemos uno de nuestros retos porque constituyen un segmento muy heterogéneo: agrícolas, de profesionales como médicos o abogados, de retail como las pulperías (tiendas o abarrotes), restaurantes, hoteles,



software y diversos desarrollos tecnológicos, entre otras," dijo Barrantes.

Visión integral

Pero no todo es financiamiento, pues de acuerdo con José Carlos Barrios, Vicepresidente de Banca de Personas, PYMES y Medios de Pago de BAC Guatemala, los recursos financieros prestables son solo una parte de la ecuación para el éxito. "Nuestro propósito es reimaginar la banca para generar prosperidad en la comunidad en la que vivimos, y nuestra comunidad es Guatemala", afirmó con emoción.

Según explicó, BAC ha desarrollado una estrategia de "triple valor", que busca generar valor económico, valor social y valor ambiental. "Vivimos en un país que está lleno de PYMES. En Guatemala el 80% del empleo se genera a través de PYMES, y se calcula que este segmento empresarial produce cerca del 40% del PIB. Si queremos realmente generar la prosperidad que tenemos en nuestra visión, tenemos que trabajar con ellas", afirmó Barrios.

El apoyo que BAC da a las PYMES ha hecho historia. Por ejemplo, Barrios recuerda que durante la pandemia de COVID19, cuando surgieron muchas de estas empresas ante la necesidad de generar ingresos, el respaldo a través de la banca virtual fue decisivo. Actualmente, el banco atiende en Guatemala alrededor de 50 mil PYMES, para quienes la habilitación de formas de pago virtual o de POS (punto de venta bancario) ha marcado una diferencia.

Además de recibir apoyo en temas ambientales y sociales, las PYMES BAC tienen capacitación en diversos campos. Aunque las necesidades de cono-

cimiento varían, en forma general, se aprende a utilizar los instrumentos financieros, los medios de pago y se incentiva el uso de plataformas digitales para agilizar procesos y transacciones.

El futuro digital BAC

A decir de Ana Barrantes, aunque hay diferencias entre país y país, un denominador común en la región es que las PYMES "son muy digitales". Mientras que en Costa Rica y Panamá hay mayor grado de formalidad, en Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua, hay más informalidad, así como mayores oportunidades para bancarizar. Con todo, BAC se ha empeñado en mejorar sus servicios digitales. Barrantes afirma que la institución le apuesta a llegar a más pymes, a través de productos de este tipo.

Con una banca digitalizada, los empresarios no tendrán que ir a sucursales físicas, poseerán "bots" para ayudarles en su actividad y en general, contarán con productos que se tramitan digitalmente para tener una vida empresarial más productiva con menos requisitos. "Porque una PYME digitalizada puede convertirse en un gran motor de desarrollo y una gran fortaleza", puntualizó la ejecutiva.



BANCO DE GUATEMALA

Participa en el
**XXXVII CERTAMEN
PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN
"DOCTOR MANUEL
NORIEGA MORALES"
2025-2026**

Postula tu trabajo de investigación.

Última fecha de registro de trabajos: **30 de abril de 2026.**

Más información en:
banguat.gov.gt

SOY 502



Escanée aquí
**Para nuestro
contenido noticioso**

soy502.com

Descubre **todo el
contenido** que
tenemos para ti



Regístrate aquí
**para acceder
GRATIS**
a nuestros contenidos especiales

Investigaciones y entrevistas exclusivas



Escanée aquí
**Para la mejor
información
económica**

Economía **HOY**