



Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
Dirección General de Caminos – DGC-

**Programa de Infraestructura Rural y Movilidad para
el Buen Vivir (P178573)**

Plan de Participación de las Partes Interesadas (PPPI)

Junio 2024

ACRÓNIMOS / SIGLAS

ADIMAM	Asociación de Desarrollo Integral de Municipalidades del Altiplano Marquense
BID	Banco Interamericano de desarrollo
BM	Banco Mundial
COCODE	Consejo Comunitario de Desarrollo
COMUDE	Consejo Municipal de Desarrollo
CONADI	Coordinadora Nacional para Atención de personas Discapacitadas
COVIAL	Unidad Ejecutora de Conservación Vial
DGC	Dirección General de Caminos
EAS	Estándar Ambiental y Social
FDN	Fundación Defensores de la Naturaleza
FUNDAECO	Fundación para el Ecodesarrollo y la Conservación
INE	Instituto Nacional de Estadística
MARN	Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MICIVI	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
MINFIN	Ministerio de Finanzas Públicas
MINEDUC	Ministerio de Educación
MAQR	Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos
MPPI	Marco de Planificación de Pueblos Indígenas
MRI	Marco de Reasentamiento Involuntario
MSPAS	Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PGL	Plan de Gestión Laboral
PRI	Plan de Reasentamiento Involuntario
PPPI	Plan de Participación de las Partes Interesadas
RAM	Gestión de Activos Viales (siglas en inglés)
SE-CONRED	Secretaría Ejecutiva de la Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres
UCP	Unidad Coordinadora del Programa

1 CONTENIDO

- 1 Introducción
 - 1.1 Descripción del Programa
 - 1.2 Componentes del Programa
 - 1.3 Arreglos institucionales
 - 1.4 Área geográfica de cobertura del Programa
- 2 Identificación y análisis de las partes interesadas
 - 2.1 Metodología
 - 2.2 Partes afectadas
 - 2.3 Otras partes interesadas
 - 2.4 Individuos o grupos menos favorecidos / vulnerables
 - 2.5 Intereses de las partes interesadas
- 3 Consulta significativa con las partes interesadas
 - 3.1 Consulta significativa de las partes interesadas durante la preparación del programa – Febrero 2023
 - 3.2 Consulta significativa de las partes interesadas durante la preparación del programa – Mayo 2024
 - 3.3 Consultas significativas de las partes interesadas durante la implementación
- 4 Divulgación y Participación en etapas futuras del programa
 - 4.1 Estrategia propuesta para la divulgación de información
 - 4.2 Estrategia propuesta para incorporar el punto de vista de los grupos vulnerables
 - 4.3 Presentación de informes a las partes interesadas
- 5 Recursos y responsabilidades para la implementación de actividades de participación de las partes interesadas
 - 5.1 Funciones y responsabilidades de gestión
 - 5.2 Recursos
- 6 Mecanismo de atención a quejas y reclamos
 - 6.1 Objetivo del mecanismo de atención a quejas y reclamos
 - 6.2 Descripción del mecanismo de atención a quejas y reclamos
 - 6.3 Registro de quejas y reclamos
 - 6.4 Manejo de temas de abuso y acoso sexual
 - 6.5 Socialización del mecanismo de quejas y reclamos
- 7 Monitoreo y presentación de informes de la implementación del PPPI

7.1 Monitoreo y actualización del PPPI

7.2 Presentación de informes al banco

Anexo 1: Plan de la Primera Consulta durante la fase de preparación del Programa, 2023

Anexo 2. Cobertura de zonas viales

Anexo 3. MAQR Boleta de atención al Público

Anexo 4: MAQR Carta de conformidad

Anexo 5: Informe de consulta significativa realizadas el 10 de febrero de 2023

Anexo 6: Informe de consulta significativa realizadas en mayo 2024

1 INTRODUCCIÓN

1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

El Programa de Infraestructura Rural y Movilidad para el Buen Vivir tiene como **objetivo** mejorar la conectividad de las áreas rurales rezagadas del Altiplano, el Corredor Seco y las Verapaces, fortaleciendo resiliencia climática de las carreteras rurales y troncales seleccionadas y proporcionando mejores y más seguras condiciones viales para los usuarios, incluyendo peatones, transporte no motorizado y motorizado. También busca abordar algunos de los desafíos de capacidad institucional, apoyando el desarrollo de la organización, gestión financiera y marco jurídico, así como de herramientas y métodos para la gestión de activos viales y apoyará la formulación de una estrategia de mantenimiento más eficiente y moderna. El Programa financiará intervenciones para mejorar la conectividad a las comunidades rurales, adecuándose a los diferentes climas y orografía de las carreteras rurales y troncales seleccionadas en las áreas de intervención.

Las intervenciones se enfocarán en conectar a comunidades con altos niveles de pobreza y exclusión, (que coinciden con altos niveles de población indígena), priorizando los caminos rurales y las carreteras troncales o secundarias, que conectan con la red vial primaria con los niveles de deterioro más severo y con mayor grado de vulnerabilidad al clima, que maximicen el número de personas servidas y optimicen la reducción en tiempo y aumento de transitabilidad para el acceso a servicios públicos, sinergias productivas (articulación entre zonas productivas y mercados) y desarrollos futuros de las comunidades rurales más rezagadas en las áreas de intervención: el Altiplano, el Corredor Seco y las Verapaces.

1.2 COMPONENTES DEL PROGRAMA

El Programa se implementará a través de tres componentes. En la siguiente figura se muestran los componentes que conforman el Programa.



Fuente: Elaboración propia

Componente 1: Caminos Rurales y Troncales

Este componente consta de tres subcomponentes: (i) rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales, (ii) rehabilitación y mejoramiento de carreteras troncales, y (III) fortalecimiento de la capacidad de respuesta de emergencias en zonas rurales.

Subcomponente 1.1 Rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales

Este subcomponente financiará obras civiles para la rehabilitación de caminos rurales y mejoras puntuales o mejoramientos en los caminos en las regiones del Altiplano, el Corredor Seco, y las Verapaces, para garantizar la transitabilidad durante todo el año y garantizar un acceso adaptado a las necesidades específicas de transporte de las comunidades locales. Las actividades de rehabilitación y mejora consideran:

- I. Mejora del sistema de drenaje transversal y horizontal para reforzar la resiliencia de las carreteras a inundaciones y lluvias intensas;
- II. Estabilización de taludes para reducir el riesgo de que las lluvias desencadenen deslizamientos de tierra;
- III. Pavimentación de secciones con mayor volumen de tráfico para evitar un mayor deterioro debido a la lluvia intensa, incluyendo soluciones que estabilicen la terracería en el contexto de esquemas de pavimentación progresiva;
- IV. Rehabilitación de caminos de grava existentes o mejora de caminos de terracería a estándar de superficie de grava;
- V. Reemplazo de superficie de grava por superficie pavimentada (asfalto, concreto o bloques) en secciones urbanizadas para mitigación de la generación de polvo;
- VI. Construcción de pequeños puentes o alcantarillas;
- VII. Infraestructura para peatones y transporte no motorizado; y
- VIII. Mejoras en la seguridad vial (señalización horizontal y vertical, reductores de velocidad en áreas pobladas, etc.)

Este subcomponente financiará obras, diseños y supervisión. Los diseños de las obras previstas tendrán en cuenta soluciones técnicas para la resiliencia a los eventos del clima, seguridad vial, las necesidades específicas de accesibilidad de las poblaciones más vulnerables bajo el concepto de acceso universal y tendrán como objetivo mejorar la seguridad de los peatones, los usuarios del transporte público y los modos no motorizados.

Además, el Programa proporcionará formación técnica certificada para que la población local, incluidas las mujeres, pueda participar en el Programa y dedicarse a la construcción de carreteras y al uso de maquinaria pesada. También ofrecerá oportunidades de empleo equitativas. La formación se centrará en incluir a las mujeres de las comunidades y favorecer el acceso a las oportunidades de empleo.

Subcomponente 1.2: Rehabilitación y mejoramiento de carreteras troncales

Este componente financiará las obras de rehabilitación y mejoramiento de las carreteras troncales seleccionadas en el área rural que completen redes de caminos rurales y unan cabeceras troncales, para proporcionar un acceso seguro durante todo el año a las comunidades locales y fomentar los modos no motorizados. Las principales actividades de rehabilitación a realizarse son:

- I. Mejoramiento o pavimentación de carreteras de terracería
- II. Obras de rehabilitación de la superficie pavimentada;
- III. Rehabilitación de tramos no pavimentados;
- IV. Mejora de la resiliencia climática de la infraestructura vial (por ejemplo, drenaje de plataforma;
- V. Protección y mejora de pequeños puentes y alcantarillas;
- VI. Estabilización de taludes; y
- VII. Infraestructuras relacionadas con la seguridad vial (aceras, carriles dedicados para transporte no motorizado, paradas de transporte público, señalización).

El Programa proporcionará acceso oportuno, seguro y permanente durante todo el año a las comunidades locales y fomentará modos de transporte no motorizados. Los caminos troncales seleccionados estarán en áreas rurales que conecten dos o más municipios. Estos caminos troncales serán principalmente caminos departamentales, pero otras categorías como los caminos nacionales que cumplan con la descripción también podrían ser elegibles. Los caminos troncales serán seleccionados en el mismo proceso que los caminos rurales para complementar la selección, garantizando así el acceso resiliente al clima de las comunidades rurales a los mercados y servicios. Este componente también financiará los diseños y la supervisión de las obras.

Subcomponentes 1.3 Fortalecimiento de la capacidad de respuesta de las emergencias en zonas viales

Este subcomponente proveerá maquinaria seleccionada, como por ejemplo retroexcavadoras, cargadores, camiones de volteo, para las Zonas Viales de las áreas seleccionadas para ser usadas en caso de atención urgente a problemas causados por el clima, como lluvias o deslizamientos de tierra, u otros problemas. Los elementos de maquinaria serán seleccionados basándose en un análisis de necesidades para intervenciones de emergencia que serán llevadas a cabo por la DGC durante la implementación del Programa.

Componente 2: Fortalecimiento de Capacidades Técnicas

El componente apoyará actividades de fortalecimiento institucional identificadas para mejorar las capacidades técnicas de la DGC y del Ministerio de Comunicación, Infraestructura y Vivienda. El componente financiará las siguientes actividades:

- I. **Metodología de priorización y selección de proyectos.**
 - a. **Evaluar las necesidades de movilidad en las áreas rurales seleccionadas.** Esta evaluación incluirá un análisis sobre la movilidad de las comunidades rurales en las tres áreas del Programa con énfasis en los diferentes patrones de movilidad y barreras. El objetivo es identificar los caminos más importantes para las comunidades considerando las prioridades de movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad (mujeres de bajos ingresos, ancianos, niños y personas con discapacidad). La evaluación también incluirá un análisis técnico de la red de caminos rurales de los municipios seleccionados para seleccionar los caminos con mayores impactos sobre dicha movilidad, necesidades

técnicas y más susceptibles a los efectos del clima para proporcionar acceso resiliente en todo tipo de clima a las comunidades rurales. También identificará problemas de seguridad vial y determinará los criterios técnicos que se incluirán en los estudios técnicos de las intervenciones viales.

b. **Desarrollo y adopción de una metodología para la priorización y selección de proyectos.**

El objetivo de la metodología será seleccionar las rutas y priorizar y definir las intervenciones a realizar en ellas. Articulará un proceso de selección de dos pasos que incorporará retroalimentación de las comunidades. Las carreteras troncales se seleccionarán en función de su vulnerabilidad al cambio climático, donde las carreteras con alto riesgo de inundaciones y/o deslizamientos y erosión (ahora o en el futuro según las proyecciones de cambio climático) se incluirán en el Programa. Segundo, la priorización y selección final de los caminos rurales se realizará a través de un análisis multicriterio basado en un sistema de calificación y ponderación de un conjunto de criterios. Estos criterios de evaluación pueden incluir, entre otros: (i) conectividad al mayor número de beneficiarios con altos niveles de pobreza; (ii) conectividad al mayor número de beneficiarios de Pueblos Indígenas; (iii) conectividad a servicios públicos (centros de salud, centros educativos); (iv) conectividad a zonas productivas; (v) conectividad a carreteras departamentales/principales; (vi) condición de la carretera; (vii) transitabilidad de la carretera durante todo el año; (viii) vulnerabilidad al cambio climático y efectos del clima, y (ix) impacto potencial en el desplazamiento físico y/o económico. La metodología propondrá las modalidades concretas de participación de la comunidad, para asegurar que sus criterios sean considerados en la selección y definición de intervenciones, así como consideraciones de planificación y gobierno territorial y local

II. **Mejora de Diseños Técnicos para Caminos Rurales.** Relacionado con el análisis que se va a realizar de la red vial rural en los municipios seleccionados para identificar la vulnerabilidad climática de la red para poder seleccionar los tramos, el Programa financiará estudios para fortalecer el rango de opciones y el diseño técnico de los caminos rurales en los siguientes temas: resiliencia a cambio climático y eventos del clima, seguridad vial, acceso universal, con soluciones particulares para tramos de bajo tráfico. Adicionalmente financiará asistencia técnica al equipo de la DGC para que puedan incluirse estos aspectos en los diseños técnicos.

a. **Manual de diseño de caminos rurales resilientes al cambio climático.** el Programa financiará la preparación de un Manual sobre los aspectos técnicos necesarios para construir, mejorar o rehabilitar caminos rurales resilientes al cambio climático y a eventos climáticos con particular atención a opciones de diseño y construcción de caminos de bajo tráfico. Este manual complementará el Manual que se preparará para las carreteras principales bajo un proyecto financiado por el BCIE (Banco Centroamericano de Integración Económica).

III. **Manual para fortalecer la seguridad vial y la inclusividad de los caminos rurales.** El Programa financiará la preparación de un manual sobre los aspectos técnicos para mejorar la seguridad vial al construir, mejorar o rehabilitar caminos rurales. El estudio también apoyará la inclusión de especificidades de género y consideraciones de accesibilidad universal en las especificaciones técnicas de los diseños de intervenciones viales. **Ensayos de gobernanza local para la implementación del Programa.** Este será un ensayo de diseño y puesta en práctica de opciones de modelos de gobernabilidad local para la implementación del Programa que se concretará en un reporte de lecciones aprendidas y recomendaciones para su aprovechamiento. Entre ellos se analizará la oportunidad y replicabilidad del modelo de mancomunidad ya que ha demostrado ser

exitoso en experiencias pasadas y opciones de emprendimiento local para el mantenimiento. La mancomunidad es una asociación voluntaria de municipios utilizada en varias partes del país.

- IV. **Gestión de Activos Viales:** Bajo este tema el Programa financiará tres ensayos y propuestas fundamentales para mejorar la gestión de la red vial rural.
- a. **Revisión y fortalecimiento del mantenimiento de la red vial rural.** Como mencionado en el mantenimiento de caminos rurales en Guatemala participan diferentes actores utilizando diferentes esquemas para dar mantenimiento a los caminos ya sea registrados, no registrados o municipales. Este subcomponente financiará un análisis de los diferentes esquemas utilizados actualmente, con el fin de definir esquemas para mejorar la prestación de mantenimiento a los caminos rurales. Los esquemas pueden incluir la contratación de mantenimiento a empresas locales o comunitarias/cooperativas de mantenimiento, y/o la colaboración entre municipalidad/mancomunidad, zonal vial, y COCODEs/comunidad.
 - b. **Desarrollo y uso de herramientas digitales para mejorar la gestión de caminos rurales.** Basado en las conclusiones del estudio anterior, esta consultoría desarrollará las herramientas digitales para incorporarse en la gestión de activos de caminos rurales, incluyendo para la inspección y el monitoreo de los trabajos viales durante la implementación del Programa. Estas herramientas incluyen herramientas de evaluación y planificación como el modelo de Decisión Económica de Carreteras y el enfoque SPADE-PLUS para la evaluación de beneficios de caminos rurales, un inventario geo-referenciado, el posible uso de drones, entre otros. Las herramientas a desarrollarse serán integradas a las ya existentes y en uso por la DGC/MICIVI. El uso de estas herramientas será aplicado y ajustado durante la implementación del Programa.
- V. **Análisis de brecha e implementación de un plan de acción para desarrollar las condiciones habilitantes para la movilización de capital privado para el sector vial.** Este subcomponente financiará el análisis de las condiciones, institucionales y regulatorias, existentes para movilizar capital privado para la infraestructura vial, incluyendo caminos rurales. Esto incluye analizar los procesos internos ya existentes para la evaluación y aprobación de contratos de compartición de riesgos con la participación del sector privado en vigor e identificar modalidades de contrato más eficientes y sostenibles. El análisis identificará acciones a corto plazo/inmediato que pueden introducirse en los marcos existentes para desbloquear la capacidad del MICIVI/DGC para aprovechar la inversión privada en proyectos de infraestructura y movilidad. Esto incluirá analizar opciones para la creación de un fondo para financiar caminos rurales que aproveche entre otras fuentes, las remesas de los migrantes.
- VI. **Diseño e implementación de un Plan de Acción para la Unidad de género del Ministerio.** Esta consultoría evaluará las barreras que enfrentan las mujeres para participar en el sector infraestructura y movilidad vial, por ejemplo su reclutamiento, retención y promoción de empleo y en la participación como emprendedoras de la construcción y mantenimiento, y desarrollará y aplicará un Plan de Acción de Género con una hoja de ruta, actividades e indicadores para abordar los hallazgos del estudio, aplicado en el contexto concreto de los caminos atendidos. Para fortalecer al Organismo Ejecutor, se definirá un programa de acceso de mujeres al empleo y el emprendimiento en torno a la infraestructura y movilidad vial, incluyendo acciones tales como prácticas para jóvenes estudiantes de ingeniería o graduadas que puedan trabajar por un período de tiempo en la DGC, u otras agencias dentro del Ministerio, incorporación sistemática de condiciones de empleo de mujeres en procesos de licitación para la construcción y mantenimiento

de caminos, y/o un programa de fomento del emprendimiento de mujeres para la construcción y/o el mantenimiento de caminos. La pasantía permitirá a estas mujeres ganar experiencia en la construcción de carreteras, lo cual podría abrir futuras oportunidades laborales para ellas.

- VII. **Implementar una Hoja de ruta de mejores prácticas internacionales.** Consistirá en una consultoría para (i) realizar un análisis de brechas y (ii) establecer e implementar un plan de acción para la adopción de normas de rendimiento medioambientales, sociales y de gobernanza para un grupo seleccionado de intervenciones en carreteras/transportes

Componente 3: Gestión del Programa

Este componente fortalecerá la capacidad de implementación de la DGC proporcionando apoyo para, entre otros: (i) gestión y coordinación del Programa; (ii) monitoreo e informes sobre el progreso del Programa y los resultados y realización de actividades de evaluación de impacto; (iii) administración fiduciaria y supervisión, controles internos, y auditorías financieras y técnicas del Programa; (iv) sistemas de la DGC para la gestión de riesgos de normas ambientales y sociales; (v) alcance a los interesados para la concienciación sobre el Programa, participación ciudadana y establecimiento de mecanismos de quejas; y (vi) formación del personal del Organismo Ejecutor, incluyendo en asuntos fiduciarios y ambientales y sociales.

Como beneficios secundarios climáticos del programa se puede mencionar: (I) se espera mejorar la resiliencia de la infraestructura vial apoyando la identificación de puntos de riesgo en las carreteras a rehabilitar que pueden ser propensas a verse afectadas por los efectos climáticos y los desastres naturales y (II) fomentar el uso de modos no motorizados al proporcionar una infraestructura más segura para estos modos de transporte y el transporte público en las zonas rurales,. Estos contribuirán en el diseño de carreteras desde un enfoque centrado en las personas con perspectiva de género e incorporarán las prioridades de las mujeres, niños y población vulnerable en los diseños de las carreteras. A través de un estudio sobre las diferencias de género en la movilidad, y el empleo, se identificarán limitaciones específicas de movilidad en términos de aceptabilidad, seguridad y protección de los servicios de transporte, y los obstáculos al empleo de la mujer, haciendo hincapié en la prevención de prácticas discriminatorias y nocivas contra las mujeres indígenas.

Participación ciudadana: El Programa desplegará cuatro mecanismos de participación ciudadana (CE): (I) Consultas, (II) Monitoreo Comunitario, (III) Mecanismos de Quejas y Reclamos (MQR) y (IV) Encuesta de Satisfacción. El Programa utilizará una "Estrategia de Divulgación" para garantizar que los vecindarios, las comunidades, los usuarios y otras partes interesadas (incluidos los transportistas), especialmente los pueblos indígenas, las mujeres, los ancianos, las personas con discapacidad y otros grupos en situación de vulnerabilidad puedan asistir, tener acceso a una consulta significativa y participativa a través de todos los mecanismos de CE y que puedan proporcionar su retroalimentación sobre la selección y el diseño de secciones carreteras, los instrumentos ambientales y sociales generales, así como los Planes específicos del sitio como son los Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS), los Planes de Reasentamiento Involuntario (PRI) y los Planes de Pueblos Indígenas (PPI), entre otros. Todos los mecanismos de CE serán culturalmente adecuados y accesibles para los Pueblos Indígenas (PI) y los grupos vulnerables (identificados en este PPPI). Lo anterior permitirá una participación efectiva e informada de los beneficiarios a lo largo de la implementación del Programa.

1.3 ARREGLOS INSTITUCIONALES

El Organismo Ejecutor de esta operación será la Dirección General de Caminos (DGC) del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (MICIVI). Se espera que la Unidad Coordinadora de Programa (UCP) se establezca dentro de la DGC, bajo el Departamento de Financiamiento Externo. Para la gestión ambiental y social, la UCP incluirá como mínimo tres especialistas: un especialista ambiental, un especialista social y un especialista a cargo de la comunicación social y el mecanismo de quejas dedicados a tiempo completo en la fase de implementación del Programa.

1.4 ÁREA GEOGRÁFICA DE COBERTURA DEL PROGRAMA

Las intervenciones se centrarán en los niveles más vulnerables de la red de carreteras, que se encuentren cercanos a las comunidades: caminos rurales y carreteras troncales que conecten con la red primaria y las principales zonas urbanas. El GdG ha solicitado el Programa de Infraestructura Rural y Movilidad para el Buen Vivir sea implementado en regiones clave, que incluyen el Altiplano, conocido por su sinuosa topografía y significancia cultural; el Corredor Seco, una zona afectada por condiciones climáticas extremas y desafíos agrícolas; y Alta Verapaz, una región con una biodiversidad rica y comunidades indígenas diversas. Esta estrategia refleja un compromiso con la promoción del desarrollo equitativo y la conectividad en áreas que son esenciales para el progreso socioeconómico y la integración nacional de Guatemala.

Las áreas específicas de intervención se determinarán durante la fase de implementación del Programa, en base a un marco de intervención cuyos criterios de selección han sido acordados y finalizados por la DGC y el BM durante la fase de preparación y fueron parte del proceso de la consulta significativa durante la preparación. Estos criterios consideran las poblaciones con las siguientes características: (i) los niveles de pobreza en las áreas rurales de intervención, (ii) el acceso a los servicios básicos de salud y educación, (iii) el acceso a los productos por medio de mercados y las actividades económicas, (iv) la vulnerabilidad de la infraestructura vial a los desastres naturales, (v) las características socioculturales de los pueblos indígenas, y (vi) el potencial socioeconómico y las oportunidades para la integración nacional y regional.

2 IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LAS PARTES INTERESADAS

2.1 METODOLOGÍA

Para cumplir con las mejores prácticas, en la elaboración del PPPI y las consultas, así como para la implementación del Programa a futuro, se aplican los siguientes principios para la participación de las partes interesadas a fin de predecir y reducir riesgos ambientales y sociales, gestionar mejor los costos y entregar resultados de calidad:

1. Transparencia y enfoque centrado en el ciclo del Programa: Las consultas públicas acerca del Programa se organizarán durante todo su ciclo –preparación, ejecución y cierre- de manera abierta, sin manipulación externa, interferencia, coerción ni intimidación.
2. Participación informada, opiniones y comentarios: Se proporcionará la información de una manera adecuada según las características de las partes interesadas; se brindarán oportunidades

para que estas puedan transmitir sus opiniones, dudas y comentarios, para analizar y abordar sus opiniones e inquietudes.

3. Pertinencia cultural, inclusión y sensibilidad: La identificación de las partes interesadas se lleva a cabo con el objeto de lograr una mejor comunicación y forjar relaciones sociales eficaces. El proceso de participación del Programa será inclusivo. En todo momento se alentará a participar en el proceso de consulta a todas las partes interesadas, que tendrán igual acceso a la información. La sensibilidad a las necesidades de las partes interesadas es el principio clave que subyace en la selección de los métodos de participación. Se prestará especial atención a los grupos vulnerables, así como a las sensibilidades culturales de los diversos Pueblos Indígenas y comunidades lingüísticas.¹
4. Flexibilidad: Si el distanciamiento social, se establece de nuevo e impide las formas tradicionales de interacción, se adaptará la metodología a otras formas de participación ciudadana, entre las que figuran diversas alternativas de comunicación según la etnia, entre otras a través de Internet, cuando sea posible.

A efecto de lograr una participación eficaz y adaptada al contexto, las partes interesadas del Programa se clasifican en: (i) Partes afectadas, (ii) Otras Partes Interesadas y (iii) Grupos vulnerables. Durante la preparación e implementación del Programa, la DGC se asegurará de identificar a las personas que actúan como legítimos representantes de los diversos grupos, es decir, aquellos a quienes los demás miembros del grupo han confiado la tarea de abogar por sus intereses durante el proceso de participación referido al Programa. Los y las representantes de las diferentes instancias organizadas en las comunidades que aportarán sus observaciones acerca del contexto local, actuarán, como canales principales para divulgar información relacionada con el Programa, además, serán el enlace primordial para la comunicación o el contacto entre los responsables del Programa con las comunidades a las que va dirigida la información del Programa.

2.2 PARTES AFECTADAS

Partes afectadas son personas, grupos y otras entidades dentro del área de influencia directa del Programa que se ven directamente afectadas, (o que pueden verse afectados) por las actividades de construcción del proyecto o que han sido identificados como los más susceptibles de enfrentar cambios, tanto positivos como negativos, asociados con las obras del proyecto, con los que se debe interactuar estrechamente para identificar los impactos sobre sus propiedades, fuentes de ingresos y su importancia, para tomar las decisiones correctas sobre la implementación de las medidas de mitigación y la gestión de las mismas.

Para este Programa en general, las partes afectadas ubicadas en las vías rehabilitadas o mantenidas incluyen:

- Comunidades rurales indígenas y no indígenas en general.
- Comunidades y familias (indígenas y no indígenas) que tienen viviendas, parcelas o negocios formales o informales en el derecho de vía.

¹ Pueblos indígenas: Maya (22 comunidades lingüísticas), Xinka y Garífuna.

- Comunidades (indígenas y no indígenas) cerca de campamentos, bancos de materiales y trituradoras.
- Los comerciantes de tiendas, talleres de mecánica, farmacias, molinos de Nixtamal², comedores informales, ventas de verduras y frutas y otros negocios pequeños.
- Empresas de transporte de personas y de carga, sus pilotos, propietarios, pasajeros.
- Personas que transitan a pie por las vías (en particular personas de la tercera edad, personas discapacitadas, niños/niñas y mujeres).
- Los grupos religiosos, Iglesias Católicas, Iglesias Evangélicas.
- COCODES, Comités Locales y Autoridades Ancestrales.
- Gobiernos locales /Corporaciones municipales.
- COMUDES y CODEDES.
- MICIVI /DGC.
- COVIAL.

Las comunidades rurales indígenas y no indígenas en general que se encuentren dentro del área de influencia directa del proyecto (Derecho de paso). En el contexto socioeconómico de las comunidades rurales del área de influencia donde se ejecutará el proyecto, las inversiones en caminos rurales y carreteras secundarias se traducirá en mejores condiciones de vida para los habitantes, en la mejora significativa de las capacidades de gestión de las organizaciones comunitarias, tomando en cuenta las posibilidades de mejora en el acceso a los servicios relacionados con la nutrición de los niños, educación primaria, salud preventiva; capacitación de mujeres y jóvenes en el mantenimiento de las obras construidas, incremento de la actividad económica local, la gestión de riesgos a desastres y la resiliencia climática tanto de la infraestructura como de las comunidades y pobladores.

Comunidades y/o familias (indígenas y no indígenas) que tienen viviendas, parcelas, o negocios formales o informales en el derecho de vía. Pueden ser afectados negativamente por la pérdida temporal o definitiva de parte de sus medios de vida. Cuando las obras estén concluidas se verán afectadas positivamente por tener mayor accesibilidad a viviendas y parcelas, mejorar el transporte de sus productos y mayor flujo de clientes a sus negocios.

Comunidades (indígenas y no-indígenas) cerca de campamentos de trabajadores, banco de materiales y trituradoras. Pueden ser afectadas por el polvo, el ruido y las interrelaciones con los trabajadores de los campamentos en las cuales se pueden dar casos de abuso y discriminación. Además, la interrelación con personas de otras culturas puede afectar negativamente los principios culturales de las comunidades.

Los comerciantes de tiendas, talleres de mecánica, farmacias, molinos de Nixtamal, comedores informales, ventas de verduras, frutas y otros negocios pequeños. Pueden ser afectados negativamente ya sea en forma temporal (durante la ejecución de obra física) o permanente si la infraestructura modifica o cambia la orientación de calles o alguna otra infraestructura, con la que se verá modificada la dinámica de algunos negocios y comercios en las zonas urbanas respecto a la adquisición de bienes y servicios. Para atender adecuadamente estas potenciales afectaciones el Programa elaborará un Marco de Reasentamiento Involuntario (MRI).

Empresas de transporte de personas y de carga, sus pilotos, propietarios, pasajeros. En el corto plazo estas partes interesadas se verán afectadas negativamente, por el cierre temporal de las vías de acceso a las comunidades que atienden y la espera en las colas de tráfico en la fase de construcción de la obra. Sin embargo, en el mediano y largo plazo, se verán beneficiados de manera sustancial por la reducción

² Molino donde se procesa el maíz cocido para hacer la masa para elaborar tortillas.

de los costos de mantenimiento de sus vehículos y la reducción de tiempo de viaje a los diferentes destinos que cubren. Adicionalmente, los usuarios se incrementarán como consecuencia de una mayor actividad económica por la facilidad del transporte de los productos a los mercados.

Personas que transitan a pie por las vías (en particular personas de la tercera edad, personas discapacitadas, niños / niñas y mujeres). Puede registrarse un mayor número de accidentes por la falta de señalización de los peligros en la etapa de construcción y también cuando las vías estén concluidas como consecuencia de falta de medidas de seguridad vial y de que los vehículos transitan a mayor velocidad.

Los grupos religiosos, Iglesias Católicas, Iglesias Evangélicas. En el corto plazo, la concurrencia de los feligreses a los servicios puede verse afectada negativamente por el cierre o cambio de vías de acceso a las iglesias. Esto será temporal, porque la mejora en las condiciones de las vías de acceso resultará en una asistencia mayor de feligreses.

COCODES, Comités Locales y Autoridades Ancestrales. Se mejorará la resiliencia en el territorio comunitario y municipal. El programa está concebido para influir en la ejecución de inversiones que resultarán en beneficios directos e indirectos para los habitantes de las áreas rurales, siendo familias y comunidades beneficiadas. Se prevé un beneficio sensible debido a que se mejorará y fortalecerá el capital humano y el capital social, permitiendo que tanto autoridades ancestrales como mujeres y hombres que actúan en representación de las instancias comunitarias, tengan información en tiempo real sobre la dinámica de ejecución y la transparencia en el uso de los recursos. Los COCODES y Autoridades Ancestrales, son las instancias más cercanas a las comunidades que permiten articular las necesidades, prioridades e información, en doble vía, entre éstas y otros actores. En este caso particular entre ellas y el órgano ejecutor del Programa.

Gobiernos locales / Corporaciones municipales. El municipio se beneficiará con una mayor conectividad vial que permitirá mejorar la economía, y el acceso a servicios por parte de sus pobladores. Los Gobiernos locales, que integran la ADIMAM, y esta última, constituyen un aliado estratégico para el Programa ya que son quienes convocan las reuniones de los representantes de los COMUDES, y de los COCODES.

COMUDES y CODEDES. En ambos pueden generarse descontentos por parte de los representantes de los municipios y/o departamentos que no se verán beneficiados directamente por el Programa, aunque si se beneficiarán indirectamente.

MICIVI /DGC. Le corresponde planificar, diseñar, ejecutar y supervisar las obras de construcción, mejoramiento, ampliación, reconstrucción y mantenimiento de las carreteras de la República de Guatemala para contribuir al desarrollo nacional y al bienestar económico y social de la población guatemalteca. El Programa incluye un fortalecimiento de la capacidad institucional y además les permitirá ampliar la cobertura de caminos y carreteras rehabilitada y/o mantenidas y cumplir con su mandato.

COVIAL. Le corresponde la conservación de la red vial del país, la totalidad de la red vial pavimentada y parcialmente la red vial no pavimentada, con la tendencia de incrementar su cobertura, así como la elaboración y mantener actualizado el inventario del estado físico de la red vial del país.

2.3 OTRAS PARTES INTERESADAS

Se definen como los individuos, grupos o entidades que no experimentarán de manera directa los impactos del programa, pero consideran o perciben que sus intereses se ven afectados por éste, o podrían influir de alguna manera en el programa y en su implementación. En el programa se identificaron los siguientes entes gubernamentales y no gubernamentales:

Ministerio de Educación (MINEDUC)

Al mejorar las condiciones de acceso de las comunidades, se prevé una mayor cobertura y por ende una mayor asistencia de niños y jóvenes a los centros educativos y como consecuencia un mayor rendimiento escolar y se reducirá la deserción escolar.

Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSPAS)

La prestación de servicios básicos de salud podrá ampliar su cobertura, dadas las mejoras en las condiciones de acceso a las comunidades rurales. Las tasas de mortalidad infantil y materna se prevé que puede reducirse en el área de influencia del Programa porque será posible acceder a los servicios de salud en menor tiempo y a transportar pacientes a los hospitales departamentales cercanos.

Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales (MARN)

Es la Entidad del sector público especializada en materia ambiental y de los bienes y servicios naturales ~~del Sector Público~~, le corresponde velar, porque los sistemas naturales se protejan y/o desarrollen, fomentando una cultura de respeto y armonía con la naturaleza y protegiendo, preservando y utilizando racionalmente los recursos naturales, con el fin de lograr un desarrollo transgeneracional, articulando el quehacer institucional, económico, social y ambiental, con el propósito de forjar una Guatemala competitiva, solidaria, equitativa, inclusiva y participativa. El MARN se verá afectado con una mayor carga de trabajo por la autorización de licencias ambientales para los diferentes tramos de infraestructura, así como la verificación del cumplimiento de la normativa ambiental por parte de las empresas constructoras.

La secretaria ejecutiva de la Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres (SE-CONRED)

Es la Entidad de Gobierno a la que le corresponde prevenir los desastres o reducir su impacto en la sociedad, y coordinar esfuerzos de rescate, atender y participar en la rehabilitación y reconstrucción de los daños causados por los desastres. También es la institución responsable para la evaluación de riesgos potenciales, desastres inminentes o reales, sobre la base de información proporcionada por el Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología -INSIVUMEH-, así como para declarar estados de alerta. Una vez que se haya declarado un desastre, es responsable de la coordinación multisectorial de los esfuerzos de rescate y reconstrucción. El Programa contribuirá a que la SE-CONRED, tenga facilidad de acceso a las comunidades para apoyarlas con los servicios de capacitación para desarrollar una cultura de gestión ante desastres, así como para coordinar el apoyo en casos de ocurrencia de estos.

Secretaria de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN)

Es el ente de planificación del Estado, que asesora y asiste técnicamente a las instituciones públicas y al Sistema de Consejos de Desarrollo Urbano y Rural, para vincular los procesos de políticas públicas, planificación y programación con el Plan y la Política Nacional de Desarrollo, así como para su debido seguimiento y evaluación. Asimismo, tiene a su cargo la emisión de dictámenes para la aprobación de proyectos de cooperación internacional, participa en la elaboración de los planes y presupuestos institucionales en los cuales se incluyen recursos tanto nacionales como de préstamos y donaciones, y da seguimiento a los proyectos de inversión, incluidos los financiados con cooperación internacional. Al igual que el MARN se verá afectada por una carga de trabajo mayor.

Coordinadora Nacional para la Atención de las personas con Discapacidad (CONADI)

Es una entidad autónoma con personería jurídica y patrimonio propio con carácter coordinador, asesor e impulsor de las políticas generales en materia de discapacidad. Su propósito es coordinar, asesorar e implementar la política nacional en discapacidad para la integración e inclusión social, en igualdad de condiciones, de personas con discapacidad. Constituye un aliado estratégico para la inclusión y capacitación vial pertinente, dirigida a las personas con discapacidad.

Asociaciones para el desarrollo que trabajan en las regiones.

Por ejemplo, Consejo MAM, Txe Chman; Asociación para el Desarrollo Integral Maya – AJCHMOL; Asociación Maya - Mam de Investigación y Desarrollo, AMID; Autoridad Indígena de San Marcos; Autoridad indígena de San Pablo, San Marcos; Movimiento de Trabajadores Campesinos, MTC; Pastoral de la Tierra de San Marcos; Organización de Mujeres Mam de Comitancillo; Asociación de Cooperación para el Desarrollo Rural de Occidente (CDRO), la Asociación para el desarrollo Integral para el Occidente (ADIPO), y otras que serán plenamente identificadas, para asegurar su participación a través de los consejos de desarrollo.

Fundaciones dedicadas a la conservación de los recursos naturales y la promoción del desarrollo sostenible. (Fundación Defensores de la Naturaleza -FDN-; Fundación para el Ecodesarrollo y la Conservación -FUNDAECO-; Fundación CALMECAC; Selva Maya y otras). Cuya participación se da a través de los Consejos de Desarrollo.

2.4 INDIVIDUOS O GRUPOS MENOS FAVORECIDOS / VULNERABLES

Los grupos vulnerables, se definen como grupos o personas que pueden enfrentar de manera desproporcionada los impactos ambientales y sociales del programa o que pueden verse más desfavorecidas en comparación con todos los demás grupos debido a su condición de vulnerabilidad y por su posición geográfica, quienes pueden requerir medidas especiales para su participación con el fin de garantizar una representación equitativa en el proceso de consultas y toma de decisiones vinculadas con las obras del programa. Estos grupos pueden ser parte tanto de las partes afectadas como de otras partes interesadas.

La vulnerabilidad puede derivarse del origen de la persona, su género, edad, estado de salud, condición económica e incertidumbre financiera, posición desfavorecida dentro de la comunidad (por ejemplo, minorías o grupos marginales), dependencia respecto de otros individuos o de los recursos naturales, etc.

Es importante establecer si los impactos del programa pueden recaer de manera desproporcionada sobre personas o grupos menos favorecidos o vulnerables, quienes con frecuencia no tienen voz para expresar sus preocupaciones o no comprenden apropiadamente los impactos de un proyecto. Se debe garantizar que la labor de concientización y las actividades de participación en las que intervengan estos grupos o individuos se adapten a sus particularidades específicas, sus inquietudes y sensibilidades culturales, y garantizar que comprendan plenamente las actividades del programa y sus beneficios directos e indirectos.

Para la participación de individuos y grupos vulnerables a menudo se requiere implementar medidas específicas y otorgar asistencia para facilitar su participación en el proceso de toma de decisiones relacionado con el programa, de modo que sus conocimientos sobre el proceso en general y el aporte de

sus opiniones, sean semejantes a las de otras partes interesadas. En las siguientes secciones del PPPI se describen los métodos que se adoptarán en el marco del programa para la participación de estos grupos.

Los grupos vulnerables o menos favorecidos identificados para el Programa incluyen: personas de la tercera edad, niños y niñas, personas con discapacidad, mujeres cabeza de hogar, jóvenes en riesgo³, población y organizaciones indígenas.

Personas de la tercera edad. Para mantenerse saludables física y emocionalmente por más tiempo, las personas de la tercera edad requieren ser física y socialmente activas. Esto implica la posibilidad de acceder a medios seguros y adecuados de transporte. En las comunidades rurales de Guatemala, personas de la tercera edad desempeñan roles importantes como comadronas, autoridades ancestrales, consejos de ancianos y otros, que requieren de movilización de una comunidad a otra, y que les toca recorrer en tramos estrechos y condiciones inadecuadas que ponen en riesgo su seguridad personal.

Niños y niñas. Transitan en caminos rurales y carreteras secundarias, pastoreando ovejas, cargando leña y agua, dirigiéndose a la escuela, etc. en caminos estrechos, o carreteras en las que pasan vehículos a alta velocidad, sin condiciones de seguridad vial, con riesgo alto de sufrir accidentes.

Personas con discapacidad. Se refiere a la población que tiene dificultades porque la sociedad, infraestructura y servicios no se adaptan al tipo de discapacidad que tienen, como, por ejemplo, falta de independencia de audición, visión, movilidad, entre otros, que les limita identificar peligros en los caminos rurales y carreteras secundarias si transitan a pie, así como abordar o bajarse de los medios de transporte, exponiéndolos a sufrir accidentes ante la ausencia de condiciones de seguridad vial. Son vulnerables por su condición de discapacidad, nivel educativo, acceso a bienes y servicios, la dependencia parcial o total de la familia. Adicionalmente, la sociedad en general los invisibiliza, y los excluye de la vida social y económica. Participar en espacios informativos y de toma de decisión es más complicado para ellos porque muchas organizaciones comunitarias inclusive los COCODES no los consideran para interactuar en el desarrollo comunitario, o no toman en cuenta sus condiciones particulares al organizar y convocar reuniones comunitarias. Muchos dependen de lo que la familia o la persona que apoya decide por ellos respecto a la participación comunitaria, perspectiva de vida e inserción laboral. A nivel nacional los datos del último censo muestran que, en orden de importancia, los departamentos con mayor número de personas con discapacidad son: Alta Verapaz, Huehuetenango, Quiché, San Marcos, Quezaltenango, Escuintla, Chimaltenango y Jutiapa.

Jóvenes en riesgo. En las comunidades rurales una proporción significativa de jóvenes (15 -30 años) no culminan sus estudios y tienen un acceso limitado a una formación laboral, a ello se suma las limitaciones de movilización y las escasas oportunidades económicas en sus comunidades y municipios cercanos. La situación les obliga a desarrollar estrategias de supervivencia tales como la migración y otras a menudo basadas en asociaciones marginales, delictivas, que encuentran en la violencia, el medio más efectivo para sentir que son parte de la comunidad. Por ello se refiere al grupo como “jóvenes en riesgo”, con alta posibilidad de sumarse a grupos delincuenciales, pandillas y al consumo de drogas. Y para las mujeres,

³ Jóvenes con un desarrollo limitado de sus capacidades a todos los niveles: falta de estimulación temprana, desnutrición, ausencia de oportunidades académicas, precariedad, exposición a múltiples formas de violencia. Fundación Jesuita Alboan y Jóvenes en riesgo.

habría que agregar el riesgo de la violencia de género, el abuso, incesto, violación y embarazos no deseados en adolescentes.

Mujeres cabezas de hogar. En las comunidades rurales, las mujeres pese a la exclusión socioeconómica y la pobreza extrema se obligan a diversas estrategias para satisfacer necesidades de ellas mismas y de su familia, mientras que, asumiendo el rol de jefa de hogar, realizan también trabajos productivos remunerados, recogen leña y agua, trasladan a pie alimentos y otros productos y ante las condiciones inadecuadas de los caminos y carreteras se exponen a sufrir accidentes con el consiguiente impacto en la familia que depende de ellas. Muchas mujeres cabezas de hogar son madres solteras, viudas o cuyo esposo/compañeros de vida migró. Enfrentan una variedad de obstáculos, tales como, alta carga de trabajo, difícil acceso a empleo por bajos niveles educativos, limitado acceso a crédito, falta de seguridad y tenencia de la tierra, expuestas a abuso o violencia de género y viven en condiciones precarias sin la protección o la seguridad social. Algunas tienen activa participación en los COCODES u otras organizaciones comunitarias o de la iglesia, mientras otras viven apartadas de espacios de participación y toma de decisión. Asimismo, enfrentan obstáculos a la información y participación que incluyen: falta de tiempo para atender asuntos comunitarios, machismo de algunos líderes masculinos de COCODES que no les dan su espacio, el bajo nivel educativo dificulta acceso a diferentes medios de comunicación. Adicionalmente, su condición de pobreza dificulta inversiones o la capacidad de cubrir gastos para asistir a capacitaciones que se organizan fuera de la comunidad.

Autoridades ancestrales. Las autoridades ancestrales (alcalde indígena y consejo de ancianos) son personas honorables que ejercen sus funciones sin retribución, son electos por una asamblea de principales y tienen la responsabilidad de cuidar las conexiones que relacionan el territorio, el origen en y entre comunidades, sitios sagrados, recursos naturales, donde construir y donde no hacerlo en toda su jurisdicción territorial. Son los encargados de orientar para solucionar los problemas en las comunidades y pueblos. Tienen el mandato de defender el territorio y bienes naturales, recuperar y aplicar los valores y costumbres en la resolución de conflictos. Son observadores, consejeros y defensores. Es importante que estén informados y sean consultados para tener su consentimiento y apoyo en la ejecución del Programa.

Organizaciones indígenas. Guatemala es un país multiétnico, pluricultural y multilingüe donde conviven los Pueblos Indígenas Maya (22 comunidades lingüísticas), Xinka y Garífuna con población no-indígena. Las organizaciones indígenas se ocupan de la gestión y canalización de fondos para el desarrollo de las comunidades, la defensa de los intereses de los pueblos originarios, el mejoramiento de las condiciones de salud de sus comunidades, el reconocimiento de su cultura y sus prácticas de gestión y convivencia. Su apoyo hacia el Programa es esencial para viabilizar su ejecución sin atrasos y su participación y acceso a beneficios es esencial para alcanzar los objetivos del programa.

2.5 INTERESES DE LAS PARTES INTERESADAS

En el siguiente cuadro, se presentan los intereses de las diferentes Partes Interesadas, el efecto del Programa en estos intereses, la importancia del actor para el éxito del Programa y su nivel de influencia.

Intereses, importancia e Influencia de las Partes Interesadas del Programa				
Partes afectadas /nombre y breve descripción.	Intereses en juego en relación con el programa	Efecto del programa en sus intereses (+) (-) o N (neutral)	Importancia del actor para éxito del programa: 1=Pequeña/no importante 2=Alguna importancia 3=Importancia Moderada 4=Muy Importante 5=Actor crítico	Nivel de influencia del actor sobre el programa 1=Pequeña/sin influencia 2=Alguna influencia 3=Influencia Moderada 4=Influencia significativa 5=Muy influyente
1. Comunidades rurales indígenas y no indígenas en general	Les permitirá acceder a servicios de salud, educación, y aprovechar oportunidades económicas	+	3	4
2. Comunidades y familias (indígenas y no indígenas) que tienen viviendas, parcelas, o negocios formales e informales en los derechos de vía	Que no les afecten sus medios de vida. Pueden verse afectados con sus propiedades de manera temporal o definitiva. A mediano plazo el efecto será positivo: mayor accesibilidad a viviendas y parcelas, así como mayor oportunidad de negocios y mejoras. Económicas.	-	3	2
3. Comunidades (indígenas y no indígenas) cerca de campamentos y trituradoras	Que no afecten sus principios culturales ni su seguridad	-	3	1
4. Comerciantes de tiendas, talleres de mecánica, farmacias, molinos de Nixtamal, comedores informales y ventas de verduras, frutas y otros negocios pequeños	Que no les afecten sus medios de vida. Posterior al Programa sus negocios serán más accesibles con posibilidad de tener mayor cantidad de clientes.	-	3	1
5. Empresas de transporte de personas y de carga, sus pilotos, propietarios, pasajero	Que no les afecten sus medios de vida. En el mediano y largo plazo tendrán efectos positivos con la baja de costos en el mantenimiento, baja en el consumo de combustible, seguridad para pasajeros y pilotos y mayor Competitividad Evitar accidentes mediante la señalización adecuada	-	1	1

6. Personas que transitan a pie por las vías (en particular personas de la tercera edad, mujeres niñas y niños)	Durante la ejecución de las obras se puede incrementar el riesgo de accidentes. Posteriormente se beneficiarán de una mayor seguridad vial.	-	1	1
7. Grupos religiosos. Iglesias Católicas Iglesias Evangélicas	Durante la construcción las iglesias tanto católicas como evangélicas pueden verse afectadas con la construcción y la asistencia de la población a los servicios, a mediano plazo se prevé mayor afluencia por las mejoras en el acceso y la seguridad vial.			
8. Gobiernos locales /Corporaciones Municipales que se verán beneficiadas con la ejecución del Programa	Mejorarán la resiliencia de sus territorios y éstos tendrán mejores oportunidades para el desarrollo social y económico de sus habitantes.	+	4	5
9. COCODES, comités locales, autoridades ancestrales	Coordinar la participación de la comunidad para promover la transparencia y el beneficio social en los diferentes proyectos que afectan a la comunidad, articular y plantear sus necesidades y acuerdos o desacuerdos. Son el enlace más importante dentro del proyecto vial con la empresa ejecutora y la población, para resolver derechos de paso o algún problema que se presente durante la construcción del proyecto y apoyar con la logística y bienestar de las empresas asignadas	+	5	5
10. COMUDES y CODEDE	Facilitar la participación efectiva de la población y sus organizaciones en la priorización de necesidades y soluciones para el desarrollo integral del municipio y departamento respectivamente	+	5	5
11. MICIVI/DGC	Administrar y mantener en óptimo funcionamiento la red vial del país	+	5	5
12. COVIAL	Mantener en buenas condiciones de transitabilidad la red vial del país	+	5	5

Intereses, importancia e Influencia de las Partes Interesadas del Programa				
Otras partes Interesadas /nombre y breve descripción.	Intereses en juego en relación con el programa	Efecto del programa en sus intereses (+) (-) o N (neutral)	Importancia del actor para éxito del programa: 1=Pequeña/no importante 2=Alguna importancia 3=Importancia Moderada 4=Muy Importante 5=Actor crítico	Nivel de influencia del actor sobre el programa 1=Pequeña/sin influencia 2=Alguna influencia 3=Influencia Moderada 4=Influencia significativa 5=Muy influyente
1. MINEDUC: Creación de nuevos centros educativos o mejoras a los existentes	Los docentes viajan constantemente de su lugar de origen hacia las escuelas utilizando diferentes tipos de vehículos, se verán beneficiados al contar con una infraestructura vial en condiciones buenas para viajar tanto en invierno como verano, así como el desplazamiento de los alumnos por los medios de transporte	+	3	3
2. MSPAS Creación de PS o Unidades mínimas de atención	Se tendrá la oportunidad de crear Puestos de Salud para la atención de la población y las mismas podrán desplazarse más rápidamente, al mismo tiempo la atención a emergencias de salud será más efectivas.	+	3	1
3. MARN	Su interés radica en garantizar la sostenibilidad ambiental y el uso adecuado de los RNR. Autoriza las licencias ambientales para la construcción.	+	5	5
4. SE-CONRED	Gestionar el riesgo para reducir las vulnerabilidades en las poblaciones a nivel nacional	+	4	4
5. SEGEPLAN	Órgano de planificación del Estado. Emite dictámenes técnicos sobre los proyectos de inversión, seguimiento de los mismos durante la ejecución.	+	5	5

Grupos vulnerables /nombre y breve descripción.	Intereses en juego en relación con el programa	Efecto del programa en sus intereses (+) (-) o N (neutral)	Importancia del actor para éxito del programa: 1=Pequeña/no importante 2=Alguna importancia 3=Importancia Moderada 4=Muy Importante 5=Actor crítico	Nivel de influencia del actor sobre el programa 1=Pequeña/sin influencia 2=Alguna influencia 3=Influencia Moderada 4=Influencia significativa 5=Muy influyente
1.Personas de la tercera edad, que requieren de atención especial	Les interesa contar con la carretera en buen estado para movilizarse con seguridad y ante cualquier evento que afecte a su estado de salud. El Programa contribuirá a esto.	+	1	1
2.Personas con discapacidad, que necesitan desplazarse por trabajo o por estudios.	El interés principal es poder desplazarse sin tantos inconvenientes dentro de la ruta hacia donde se dirijan según sus intereses. El Programa prevé mejorar tanto las condiciones de infraestructura como la seguridad vial.	+	1	2
3.Mujeres jefes de hogar: madres solteras, viudas.	Tener acceso a fuentes de ingreso para mantener a su familia, poder transitar por los caminos rurales y carreteras secundarias con seguridad y utilizando menor tiempo. El Programa contribuirá a ello.	+	3	2
4.Niñas y niños	Durante la ejecución del Programa, puede haber riesgos de accidentes. Posteriormente la mejora en la infraestructura y en la seguridad vial los riesgos a accidentes se reducirán.	+	1	1
5.Jóvenes en riesgo	Tener acceso a oportunidades económicas (migración, asociaciones marginales y en ocasiones ilícitas. El Programa contribuirá a generar empleo de manera directa e indirecta.	+	1	1
6.Población indígena	Que sus necesidades, prioridades, valores, cultura, etc. sean tomadas en cuenta y respetadas. El Programa a través de los procesos de consulta contribuirá a ello.	+	4	4
7.Autoridades ancestrales, Organizaciones indígenas:	Que las necesidades, prioridades, valores, cultura, etc. de los pueblos sean tomadas en cuenta y respetadas. El Programa a través de los procesos de consulta, participación y MIAQ contribuirá a ello.	+	4	4

3 CONSULTA SIGNIFICATIVA CON LAS PARTES INTERESADAS

3.1 CONSULTA SIGNIFICATIVA DE LAS PARTES INTERESADAS DURANTE LA PREPARACIÓN DEL PROGRAMA – FEBRERO 2023

El proceso de consultas se llevó a cabo adoptando las medidas y protocolos pertinentes para evitar la infección o el contagio, de las derivaciones del COVID-19. En consonancia con este enfoque preventivo, se usaron distintos métodos de participación, que responden a las distintas necesidades de las partes interesadas: Reuniones presenciales con representantes de las partes afectadas, las otras partes interesadas y los grupos vulnerables. Partiendo de que el área geográfica para la implementación del Programa son los 14 municipios del Altiplano organizados en la Asociación de Desarrollo Integral de Municipalidades del Altiplano Marquense (ADIMAM) las consultas se realizaron utilizando el procedimiento que ha establecido la DGC, que consiste en:

- Durante la etapa de preparación del Programa, se realizaron dos consultas el 10 de febrero de 2023, con duración de 3 horas cada una. La primera con representantes de los Consejos Comunitarios de Desarrollo (COCODES), sociedad civil y representantes de grupos vulnerables (organizaciones indígenas, autoridades ancestrales y comunitarias, organizaciones de mujeres, organizaciones comunitarias, promotores CONADI), y la segunda con representantes de las instituciones de gobierno y municipalidades (alcaldes, concejales, y funcionarios municipales) de los 14 municipios.
- Se puso especial atención en identificar a los principales actores que operan en el área para garantizar su inclusión, así como para lograr la participación de los grupos vulnerables (organizaciones indígenas, personas con capacidades especiales, etc.). La ADIMAM en apoyo a la DGC, facilitó la identificación y convocatoria de las partes interesadas, el lugar de la consulta y la logística, así como la alimentación a los participantes. No fue necesario contar con un intérprete, ya que todas las partes interesadas que asistieron hablaban español.
- Participaron 84 personas, de las cuales 14 mujeres y 70 hombres, 38 de Pueblos Indígenas y 46 No-Indígena.
- En cada Consulta participó el equipo del departamento técnico de la DGC y el equipo de consultores que apoyaron el proceso. No fue posible contar con miembros del equipo del Banco Mundial, para atender las sesiones de consulta. En cada una de éstas se realizó una presentación con los siguientes temas, y para cada uno se dio tiempo para recibir insumos por parte de los participantes:
 - a. Diseño del Programa de Infraestructura, en su etapa conceptual.
 - b. Criterios de Selección de las obras.
 - c. Análisis inicial de riesgos ambientales y sociales.
 - d. Propuestas de comunicación y participación del Plan de Participación de las Partes Interesadas y el Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos.

Tomando en cuenta el grupo de participantes y el tiempo de la presentación, se puso a disposición un buzón que fue colocado en el salón del evento, para que las personas que no quisieran o no pudieran hacer sus intervenciones o preguntas en público, pudieran hacerlas por escrito y para su facilidad las colocaran en el referido buzón para leerlas y responderlas. Los aportes por esta vía fueron significativos.

La metodología se basó en un proceso inclusivo y participativo, para el efecto la consulta se realizó en un ambiente adecuado y se contó con personal técnico de apoyo, mobiliario y equipo de sonido adecuado, promoviendo la intervención de las y los participantes con aportes y comentarios, así como preguntas y respuestas puntuales específicamente sobre el Programa.

A continuación, se presenta una síntesis del Plan de Consulta con las partes interesadas sobre los instrumentos ambientales y sociales durante la preparación del Programa a ser implementado por la DGC con el apoyo de ADIMAM. El detalle del Plan de consulta se incluye como anexo 1.

Fecha	Tema de la consulta/mensaje	Método usado	Partes interesadas representadas	Organización
10 febrero 2023	Diseño del Programa, criterios de selección y priorización de tramos, criterios de exclusión; APR, PPPI, y MAQR, para recibir retroalimentación	Reuniones de Consulta presencial con representantes de Municipalidades, OGS y ONGs de COMUDES de 14 municipios de ADIMAM Reunión de consulta presencial con representantes de COCODES y los grupos vulnerables identificados para el Proyecto.	Partes Interesadas: afectadas, otras y vulnerables identificadas	DGC / ADIMAM San Marcos.

La lista de las partes interesadas que participaron en la consulta (incluye organización que representa la persona que participó, número de participantes, especificando cuantos hombres y cuantas mujeres, así como el número de personas por origen étnico), se encuentra en el Informe de Consulta (anexo 5).

A continuación, se incluye un formato de tabla en la que se presenta un resumen de los participantes en las dos consultas.

PARTES INTERESADAS	NÚMERO PARTICIPANTES	# DE PARTICIPANTES POR PUEBLO DE PERTENENCIA
COCODES, organizaciones indígenas, organizaciones de mujeres, alcaldes, funcionarios municipales, autoridades ancestrales y comunitarias, alcaldías auxiliares y de instituciones gubernamentales del altiplano del departamento de San Marcos. De los municipios de: Tajumulco, Sibinal, Tacana, Concepción Tutuapa, San Miguel Ixtahuacán, Tejutla, Comitancillo, San Lorenzo, San Marcos, San José Ojetenam, Rio Blanco, San Antonio Sacatepéquez y San Pedro Sacatepéquez.	84 (17% mujeres y 83% hombres)	38 indígenas 46 ladinos

A continuación, se presenta un breve resumen de las opiniones y aportes de las partes interesadas que participaron en las consultas, identificando la naturaleza de éstas, indicando en la última columna como los diferentes aportes serán tomados en cuenta en el Programa, el PPPI, el MAQR, y el análisis de riesgos A&S. Los detalles de las consultas se presentan en anexo 5.

RESUMEN DE LA CONSULTA SIGNIFICATIVA A LAS PARTES INTERESADAS

PARTES INTERESADAS	OPINIONES Y COMENTARIOS	COMO SE INCLUIRÁN EN LOS INSTRUMENTOS PRESENTADOS
Organizaciones indígenas y autoridades ancestrales Organizaciones comunitarias	Solicitaron que la empresa ejecutora contrate mano de obra de los municipios para minimizar los riesgos sociales, sobre todo los relacionados con acoso, abuso sexual, consumo de bebidas alcohólicas y drogas; así como para generar mayor dinamismo en las economías locales. Identificaron los beneficios del Programa	Diseño del Programa: Considerarlo en los términos de la licitación y contratación de las empresas desarrolladoras de las obras
Organizaciones de mujeres	El término queja constituye una barrera porque genera temor o desconfianza en como éstas serán recibidas y gestionadas. Las mujeres tienen limitaciones para presentar quejas y reclamos porque no saben leer ni escribir.	MAQR / estrategia de comunicación: Informar de manera clara como serán gestionadas las quejas para generar confianza en las mujeres, indicando que pueden ser anónimas Facilitar: i) el acceso a buzones en las comunidades y ii) los mensajes telefónicos
Alcaldes y representantes municipales	Confirman que un alto porcentaje de los caminos rurales y carreteras troncales aún son de terracería, limitando el acceso a servicios, mercados y ocasionando deslaves y accidentes con mayor incidencia en época lluviosa. Proponen ajustar los criterios de selección y priorización: que sean “caminos registrados” por lo engorroso y tardado que su trámite representa; solicitaron que se facilite el proceso de registro de camino. “Tramos que no hayan sido intervenidos en 10 años” debido a que algunos que han sido intervenidos hace 4 años ya se encuentran en mal estado; y “Tramos sin impactos ambientales y sociales significativos” debido que varios de los tramos que requieren atención están ubicados en lugares con mucha pendiente. Solicitaron revisar los criterios de exclusión ya que si se aplican como están planteados varios municipios corren el riesgo de no ser considerados en el Programa. Que se apeguen más a la realidad de los territorios. Sobre el criterio de exclusión “Hábitats naturales importantes: (manglares, ecosistemas críticos, y zonas núcleo de áreas protegidas”. Existen áreas protegidas con población dentro, plantearon la pregunta si en estos casos las necesidades de caminos rurales serán o no consideradas. Preguntaron sobre si se fortalecerá la zona vial para dar mantenimiento, e indicaron que no da respuesta a las solicitudes que las municipalidades plantean.	Diseño del Programa: Incluir en el fortalecimiento institucional a la DGC, el establecimiento de procedimientos ágiles para el registro de caminos Reducir el tiempo en que han sido intervenidos los tramos a 3 o 4 años Establecer rangos de riesgo para clarificar los que no serán seleccionados Revisar los criterios de exclusión manteniendo la protección de los recursos y hábitats naturales, así como de las áreas protegidas En el componente de fortalecimiento institucional, incluir la capacidad de respuesta de la zona vial de San Marcos y su articulación con las municipalidades de ADIMAM

	Que el Programa beneficie en forma equitativa a todos los municipios de la ADIMAM en San Marcos Preguntaron si será fortalecida ADIMAM	Siempre y cuando se cumplan los criterios de selección y priorización de tramos. Incluir en el documento de programa el compromiso de las municipalidades de fortalecer a ADIMAM
	Solicitaron se considere la inclusión de puentes peatonales y que el paso en período de lluvia pone en alto riesgo la vida de las poblaciones	Diseño del Programa: Pequeños puentes están incluidos en el subcomponente 1.1
	El municipio de Concepción Tutuapa no tiene ningún tramo asfaltado, la mayoría son de balastro y el mantenimiento les resulta oneroso y las oportunidades económicas del municipio son limitadas	
	Sobre el riesgo de tala de árboles expusieron que para ahorrarse trabajo y trámites las comunidades no reportan la tala de árboles. Será necesario coordinar con municipalidades, autoridades comunitarias e INAB para la verificación de licencias forestales.	APR: Incluir, en riesgos ambientales, el riesgo y la medida de mitigación propuesta.
	Consideran que las elecciones pueden afectar el desarrollo del Programa, por parte de nuevos alcaldes.	La participación de las comunidades y ONGs puede ser un contrapeso en estos casos
	En Comitancillo, ha habido iniciativas que incluso llegaron a consulta, registraron caminos y no han tenido resultados por lo que puede existir desconfianza en que este Programa los beneficie.	Fortalecer estrategia de comunicación para mantener el interés y la confianza
Organizaciones gubernamentales	Que las municipalidades cuenten con un plan de ordenamiento territorial para vincular los proyectos de caminos rurales y carreteras troncales y clasificar áreas de vivienda, áreas protegidas, bosques, etc. Riesgo de acoso sexual a mujeres, lo ampliaron con embarazos e hijos sin padre, violencia intrafamiliar, prostitución y alcoholismo. Enfermedades de transmisión sexual	SEGEPLAN es la encargada de apoyar la formulación de planes de ordenamiento territorial. APR: Incluirlo en riesgos sociales con su respectiva medida de mitigación
Consejo Nacional de Personas Discapacitadas	Que en el diseño de los tramos se consideren las necesidades de las personas discapacitadas. Que por lo menos se construyan banquetas en los caminos para reducir el riesgo de peatones con necesidades especiales	Diseño del Programa: Incluir en el diseño del Programa esta condición, así como en las licitaciones
ONGs	Que se asegure el monitoreo con las instituciones de gobierno para que los recursos lleguen efectivamente para la ejecución de los subproyectos priorizados	Está incluido en el monitoreo

Elementos de las consultas que fueron incluidos en los borradores del PPPI, Análisis Preliminar de Riesgos A&S y Diseño son las siguientes:

El MAQR en la versión actual del PPPI se ajustó que la o el especialista social de la empresa contratista, contará con un teléfono móvil que le permita recibir llamadas para atender las quejas. Esto, para facilitar que las mujeres tengan acceso a un teléfono móvil pueden enviar mensajes de voz con las quejas, es muy

importante ya que en la consulta significativa realizada el 10 de febrero de 2023, se manifestó que muchas mujeres no saben leer y escribir, por lo que los mensajes de voz son una alternativa valiosa. Asimismo, es fundamental informar a las mujeres que las quejas pueden ser anónimas, porque se detectó temor a que las mismas generen represalias.

En el APR se incluyeron los siguientes riesgos ambientales y sociales que mencionaron los participantes durante las consultas: (1) el riesgo de cuando viene personal de afuera y la influencia del consumo de bebidas alcohólicas y drogas que son las que lleva a las comunidades, que ponen en peligro a toda la población. Y en relación a ello también los problemas como enfermedades de transmisión sexual, violencia intrafamiliar, de género y prostitución y alcoholismo, cuando la empresa ejecutora, contrata mano de obra que no es de la localidad. Para ello consideran muy importante contratar en la medida posible mano de obra local y mantener el “labor influx” a un mínimo. (2) Que se asegure que, para el corte y tala de árboles, se deben reportar esta situación, coordinar con las municipalidades, para que se autoricen que estos árboles sean para su consumo familia. (3) Identificar como riesgo político que después de las elecciones en junio de 2023 pueden cambiar autoridades, incluyendo Alcaldes y sus prioridades; para ello debe hacerse con apoyo de la ADIMAM una nueva socialización del Programa con las nuevas autoridades locales. (4) Tomar en cuenta que, de acuerdo al mapa de riesgos de CONRED, gran parte del territorio de San Marcos tiene un nivel de riesgo alto de deslaves por lo que las medidas de mitigación deben de ser pertinentes. Las carreteras a rehabilitar se encuentren en zonas de riesgos de derrumbes y deslizamientos y esto debe verse reflejado en los diseños técnicos. Y (5) Identificaron como un nuevo riesgo que si el Programa lo ejecuta el gobierno central existe mucha burocracia, los procesos son muy lentos, el presupuesto no llega completo y los trabajos son de mala calidad y no duran. Hicieron referencia a la importancia de que se realice un monitoreo de las instituciones de gobierno del manejo de la inversión, así asegurar que los fondos del prestamos llegan para la ejecución de los proyectos priorizados y una auditoría social que puede hacerse desde la sociedad civil en conjunto con las autoridades comunitarias y municipales.

También fueron compartidos algunas preocupaciones a los Gerentes del Programa y la DGC para tomarlos en consideración en el diseño del Programa: (i) El criterio que los caminos deben estar registrados en la DGC es una limitante y dejaría fuera muchos caminos que necesitan ser intervenidos; por lo que es importante incluir en el diseño mayor fortalecimiento de la capacidad institucional (de la zona vial) para registrar caminos ante la DGC y (ii) Algunas municipalidades hacen el esfuerzo de dar mantenimiento; por lo se solicitó revisar el criterio “10 años sin mantenimiento” para no castigar estos municipios que están haciendo esfuerzos con recursos propios.

3.2 CONSULTA SIGNIFICATIVA DE LAS PARTES INTERESADAS DURANTE LA PREPARACIÓN DEL PROGRAMA – MAYOL 2024

Los días 3 y 7 de mayo de 2024, la DGC realizó consultas adicionales con representantes ante los COREDUR que representan la región Corredor seco y Las Verapaces. Los detalles se encuentran en el Anexo 6 (a y b).

Durante la realización de la consulta en Cobán el 3 de mayo, participaron de forma activa y propositiva 63 participantes de 17 municipios de Alta y Baja Verapaz representantes de los Consejos de Desarrollo Regional – COREDUR; de organizaciones de: mujeres; Pueblos Mayas y de campesinos. Representantes del sector de pequeñas y mediana empresa; de cooperativas; COCODEs; CODEDE; de municipalidades;

instituciones públicas; gobernación y alcaldes municipales. Y durante la realización de la consulta en Zacapa el 6 de mayo, participaron de forma activa y propositiva 44 participantes de 4 departamentos representantes de: los Consejos de Desarrollo Regional – COREDUR; de organizaciones de: mujeres y trabajadores. Representantes de universidades; CODEDE; instituciones públicas; Gobernación Departamental, Gobernadores y Alcaldes Municipales.

La principal retroalimentación de los participantes es la siguiente y en la medida de lo posible técnicamente, ha sido tomado en cuenta en los borradores del PPPI y del APR: (i) se necesita una buena coordinación entre las entidades que estarán involucradas en la implementación del proyecto y las municipalidades; (ii) se propone incluir a los alcaldes, sus equipos de planificación y a las autoridades comunitarias en el proceso de selección de tramos carreteros ya que tienen amplio conocimiento de las condiciones de las carreteras, de las necesidades sentidas por la población y del contexto social de cada región; (iii) se propone hacer un mapeo de las carreteras que están aprobadas por la Dirección de Caminos que permita tener certeza legal y una evaluación de su condición, previo a la selección y priorización; (iv) es importante que los criterios de selección consideren caminos rurales como centro de convergencia y conectividad y acceso, con potencial económico de la población que habita en ese territorio y el de el enfoque de resiliencia que asegure que la rehabilitación y/o reconstrucción se de las carreteras sean resilientes del cambio climático; (v) se considera importante que la mano de obra de las comunidades sea tomada en cuenta. Con respecto al mecanismo de quejas y reclamos, es importante que se realice una socialización con las partes interesadas desde el nivel comunitario, municipal y departamental que facilite el conocimiento del mecanismo y que el mismo considere que canales para presentar quejas o reclamos por parte de la población que no sabe leer y escribir. Por otra parte, la identificación de riesgos e impactos ambientales y sociales y de las medidas de mitigación debe corresponder con las condiciones socioambientales del territorio en el que se va a intervenir. Como medidas de mitigación adicionales se mencionaron (i) instalación de pasarelas, (ii) condiciones y medidas específicas para resguardar la seguridad física de las personas con discapacidad y medidas para asegurar su acceso a servicios como paradas de buses, etc., y (iii) la readecuación de áreas afectadas como, por ejemplo, sembrar árboles. Además, mencionaron importante que se debe considerar la realización de un diagnóstico de las zonas de mayor producción para identificar a los productores que pueden ser afectados y establecer alternativas para minimizar las posibles pérdidas y explicar el concepto de resiliencia ante el cambio climático.

3.3 CONSULTAS SIGNIFICATIVAS DE LAS PARTES INTERESADAS DURANTE LA IMPLEMENTACIÓN

Las consultas con las partes interesadas sobre los instrumentos ambientales y sociales después de la efectividad del Programa a ser implementadas por la DGC con el apoyo de ADIMAM, serán las siguientes.

Fecha indicativa	Tema de la consulta/mensaje	Método a usar	Partes interesadas a las que va dirigida
Enero 2025	Borradores de instrumentos ambientales y sociales preparados por la DGC: MGAS, MRI, PGL, MPPI, PPPI (actualizado).	Reuniones de Consulta presencial con representantes de OGs, ONGs, y de COCODEs que participan en los COMUDEs de los 14 municipios que son área de cobertura del Programa.	Partes Interesadas: afectadas, otras partes interesadas y grupos vulnerables.

		Grupos focales con representantes de los grupos vulnerables identificados en el área del Programa.	
Durante la implementación del Programa	Propuestas/diseños de obras específicas (subproyectos); Borradores de Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) de subproyectos; Borradores de Planes de Reasentamiento Involuntario (PRI), según lo definirá el MRI; Borradores de Planes de Planes de Pueblos Indígenas (PPI), según lo definirá el MPPI; Cambios significativos en el programa.	Reuniones de Consulta presencial con representantes de OGs, ONGs, y de COCODEs que participan en los COMUDEs de los 14 municipios que son área de cobertura del Programa. Asambleas comunitarias con presencia de Autoridades Ancestrales. Grupos focales con los grupos vulnerables identificados para el Programa.	Partes Interesadas: afectadas, otras y vulnerables. La instancia para las consultas durante la implementación serán los COCODEs, comunitarios y organizaciones que representarían algún grupo vulnerable del área de influencia de las obras específicas.

4 DIVULGACIÓN Y PARTICIPACIÓN EN ETAPAS FUTURAS DEL PROGRAMA

El Prestatario seguirá involucrando a las partes afectadas por el Programa y otras partes interesadas, brindándoles información durante todo el ciclo del Programa, de una manera adecuada a la naturaleza de sus intereses y los posibles riesgos e impactos ambientales y sociales del Programa. A medida que avanza la ejecución del proyecto, pueden surgir nuevos impactos y desaparecer otros. La DGC proporcionará a las partes interesadas información actualizada con regularidad sobre el desempeño del proyecto y los cambios en el alcance y el cronograma, utilizando los procedimientos concertados en el PPPI.

4.1 ESTRATEGIA PROPUESTA PARA LA DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN

Durante la preparación del proyecto habrá una constante comunicación con las Partes Interesadas, informando sobre: cambios de línea en el diseño y avances en el proceso aprobación y resultado final de este proceso:

- Cambios en el diseño del proyecto; (Área de Intervención, Componentes, Subcomponentes y Actividades).

- Fortalecer estrategia de información para mantener el interés y la confianza de las comunidades en el Proyecto, en función de la desconfianza que puede generarse y que fue manifestada en la consulta realizada el 10 de febrero de 2023.⁴
- Avance del proceso aprobación;
- Aprobación o no.

De la misma manera, durante la implementación también habrá constante comunicación con las Partes Interesadas, específicamente en los siguientes temas:

- Cómo pueden las comunidades expresar sus necesidades;
- Dar a conocer ampliamente los criterios de priorización de obras para beneficio local;
- Dar a conocer ampliamente la planificación de eventos de consulta;
- Dar a conocer las obras que se incluirán en los tramos (subproyecto), incluyendo los cambios de línea posibles;
- PGAS y PRI de subproyectos (según aplica), una vez hayan sido consultados con las partes interesadas;
- Dar a conocer ampliamente los avances y eventuales obstáculos del Proyecto;
- Informar e invitar a eventos y oportunidades de capacitación a las partes interesadas
- Informar sobre cambios importantes en el proyecto,
- Avances en la implementación de los instrumentos ambientales y sociales del Proyecto; y
- Cómo funciona el Mecanismo de Información y Atención a Quejas y Reclamos, con especial énfasis para atender lo que fue manifestado en la consulta⁵ en relación con que para las mujeres “el término queja constituye una barrera porque genera temor o desconfianza en como éstas serán recibidas y gestionadas, así mismo para dar a conocer y facilitar alternativas pertinentes a las mujeres que tienen limitaciones para presentar quejas y reclamos porque no saben leer ni escribir”.

En el caso del Programa, la información a divulgar con las Partes afectadas, incluyendo los grupos vulnerables depende de la etapa del Programa y los métodos propuestos, se presenta a continuación:

Etapa del Programa	Información que se divulgará	Métodos propuestos
Preparación	-Cómo participar; -Criterios para seleccionar Inversiones/obras elegibles; -Criterios de priorización de obras; -Planificación de eventos de consulta; -Avances y eventuales obstáculos del proceso de aprobación del Programa; -Cambios importantes en el diseño del Programa; -Preparación de instrumentos ambientales y sociales del Programa; -Mecanismo de información y atención a Quejas y Reclamos.	-Comunicación directa de la DGC con representantes de COMUDEs y de COCODES y de grupos vulnerables en los municipios en el área de proyecto -Reuniones información y consulta; -Reuniones por separado con grupos focales, con grupos vulnerables u organizaciones que los representen.

⁴ / En Comitancillo, ha habido iniciativas que incluso llegaron a consulta, registraron caminos y no han tenido resultados por lo que puede existir desconfianza en que este proyecto los beneficie.

⁵ / Consultas realizadas el 10 de febrero de 2023.

Implementación	-Avances y atrasos en la implementación; -Cronogramas de ejecución, contratación de infraestructura, supervisión y auditoría social. -Información (costos, beneficiarios, etc.) sobre inversiones y obras elegibles (complementadas, actuales, futuras); -Información a vecinos respecto cualquier obstrucción temporal que pueda generarse a partir de obras de construcción; -Invitaciones a eventos de capacitación; -Cambios importantes en el diseño del Programa; -Implementación de los instrumentos ambientales y sociales del Programa; -Mecanismo de información y atención a Quejas y Reclamos.	Comunicación directa de la DGC con representantes de COMUDES, de COCODES y asambleas comunitarias en comunidades y municipios donde se implementarán subproyectos. -Anuncios públicos; -Publicaciones electrónicas y comunicados de prensa difundidos a través del sitio web del Programa; -Distribución de copias impresas en lugares públicos específicos; -Comunicados de prensa publicados en los medios locales; -Reuniones de consulta; -Panfletos y folletos informativos; -Facebook, Instagram, Twitter, etc. de la DGC, las municipalidades y comunidades; -Grupos WhatsApp; -Mensajes por Chat; -Correo electrónico
Cierre	-Resultados alcanzados, costos, beneficiarios. -Resultados de auditorías sociales y encuestas de satisfacción.	-Anuncios de los departamentos de divulgación y comunicación de la DGC, y de cada Municipalidad. -Reuniones/eventos organizados por la DGC, ADIMAM, municipalidades, COMUDES y COCODES; -Publicaciones electrónicas y comunicados de prensa difundidos a través del sitio web del Programa; -Comunicados de prensa publicados en los medios locales; -Facebook, Instagram, Twitter, etc. de la DGC, las municipalidades y comunidades; -Grupos WhatsApp; -Mensajes por Chat; -Correo electrónico

4.2 ESTRATEGIA PROPUESTA PARA INCORPORAR EL PUNTO DE VISTA DE LOS GRUPOS VULNERABLES

Las estrategias que se implementarán para lograr la comunicación eficaz con los grupos vulnerables (personas de la tercera edad, niños y niñas, personas con discapacidad, jóvenes en riesgo, mujeres jefas de hogar y población indígena) y su participación se presentan en el siguiente cuadro.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA ASEGURAR LA INCLUSIÓN DE LOS GRUPOS VULNERABLES	
GRUPO VULNERABLE	MEDIDA DE MITIGACIÓN
Todos los grupos vulnerables	-Criterios de priorización de obras/inversiones a financiar toman en cuenta criterios para darle puntaje adicional a aquellas obras/inversiones que beneficien a grupos vulnerables (se reflejan en el Documento de Proyecto).

	-Los eventos informativos y/o de capacitación serán organizados en las comunidades y no en lugares que requieran viaje y/o hospedaje, ya que de esta manera se puede superar ciertas restricciones sociales y limitaciones de tiempo de los grupos vulnerables y escasos recursos. En caso se realicen eventos presenciales fuera de las comunidades, se proveerá de transporte seguro. -El Programa fomentará la activa participación de todos los grupos vulnerables en los COCODES. -Se utilizará lenguaje no técnico, materiales visuales y métodos participativos.
Personas con discapacidad	-El Programa tomará en cuenta las condiciones particulares de los diferentes grupos de personas con capacidades especiales y fomentará su inclusión en actividades organizadas en el marco del Programa. -Se hará un mapeo de personas con discapacidad y sus cuidadores en las comunidades ubicadas en el área de influencia del Programa para tomar en cuenta sus necesidades. -Se brindará información en formatos accesibles (por ejemplo, en braille o escrito con letras grandes), se ofrecerán varias formas de comunicación, como subtítulos o videos en los que se utilice lenguaje de señas, subtítulos para personas sordas o material en línea para personas que utilizan tecnología de asistencia. -Alianza con CONADI y otros para capacitaciones y asesoría técnica para la inclusión de especificaciones técnicas (Manual de Accesibilidad, CONADI, 2005) en los diseños técnicos de las obras.
Personas de la tercera edad	-Las reuniones se realizarán en las comunidades para evitarles desplazamientos. -Se trabajarán grupos focales con personas de la tercera edad para profundizar en sus necesidades, y conocer los riesgos desde su perspectiva, así como las propuestas de medidas de prevención.
Niños y niñas	-Desarrollar material y capacitación en seguridad vial con los niños y niñas. Se pueden utilizar juegos y dinámicas. Por ejemplo, tarjetas de colores que les permitan asociar lugares de peligro (color amarillo) el riesgo (rojo) y las formas de prevenirlo (verde).
Mujeres jefas de hogar	-El Programa apoyará la organización de guarderías temporales durante eventos de participación o capacitación (siempre y cuando las mujeres consideren esta opción como un apoyo útil). Se dispondrá en el salón un espacio para que los niños con un/una joven que los cuide, motive y guíe jueguen y dibujen, se propone adquirir kit de materiales para el efecto. -Se respetarán horarios convenientes en convocatorias a reuniones y eventos de capacitación. -Se darán a conocer los canales para denunciar actos de violencia e instancias que se puede recomendar para atención a víctimas de violencia de género.
Jóvenes en riesgo	-Para cualquier tipo de trabajo de infraestructura, se tratará de contratar a jóvenes y poblaciones en riesgo (a través de un cuidadoso proceso de selección para no incluir a personas involucradas en actividades ilícitas que podrían obstaculizar la ejecución del subproyecto).
Población indígena, Autoridades Ancestrales y organizaciones indígenas	-El MPPI del Programa describirá la estrategia específica a tomar en cuanto a consultas con población indígena que se localice en el área de influencia del Programa. Incluye consultas culturalmente adecuadas, consultas con

	Autoridades Indígenas, una estrategia para cuando aplica el consentimiento previo libre e informado (CPLI), entre otros. -Se asegurarán servicios de traducción/interpretación durante eventos que lo ameriten, traducción de materiales informativos y de capacitación en idiomas indígenas.
--	---

4.3 PRESENTACIÓN DE INFORMES A LAS PARTES INTERESADAS

Se mantendrá informadas a las partes interesadas a medida que se desarrollen las fases del Programa, lo que incluye presentar informes sobre el desempeño ambiental y social, así como sobre la implementación del PPPI y del Mecanismo de Atención de Quejas y Reclamos.

La información sobre las actividades de participación llevadas a cabo durante el año en el marco del Programa puede darse a conocer a las partes interesadas de dos formas:

- Publicación de un informe anual por parte de la UCP/DGC sobre inclusión social y la interacción con las partes interesadas en el Programa (afectadas, otras interesadas y vulnerables).
- Seguimiento periódico de los principales indicadores de desempeño que incluyen la implementación del Programa, incluidos los siguientes parámetros:
 - Reuniones internas de la UCP de la DGC.
 - Reuniones de DGC, COMUDE, COCODE.
 - Asambleas Comunitarias; la frecuencia depende de los reglamentos de cada COCODE.
 - Audiencias públicas, como auditoria social de las comunidades y las municipalidades ante los vecinos; por lo menos una al año en cada municipalidad.
 - Reuniones de consulta y otras deliberaciones/foros públicos organizados, dependiendo de necesidades de informar y/o consultar.
- Divulgación pública de los informes periódicos (semestrales) de la UCP/DGC con insumos técnicos de la institucionalidad que respalda la implementación del Programa.

5 RECURSOS Y RESPONSABILIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ACTIVIDADES DE PARTICIPACIÓN DE LAS PARTES INTERESADAS

5.1 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE GESTIÓN

El Programa contará en la UCP con un Equipo Ambiental y Social, el cual se conformará con 3 personas: 1 Especialista Ambiental, 1 Especialista Social y 1 Especialista en Comunicación Social. Este Equipo A&S está a cargo de la implementación, monitoreo y reporte sobre el PPPI y MAQR a nivel de la UCP central ubicada en la DGC. También les corresponde establecer un proceso de coordinación con sus homólogos de las empresas constructoras a cargo de la ejecución de las obras específicas del Programa, así como una activa y fluida comunicación con el personal técnico de la DGC, las municipalidades y las representaciones comunitarias, motivando y animando la participación de hombres y mujeres de los grupos vulnerables.

Asimismo, mantendrán una fluida comunicación con las dependencias públicas relacionadas con la ejecución del Programa principalmente con el MARN, la CONRED, CONADI, pero también con ONGs ambientalistas y sociales activas en el área de influencia del Programa.

5.2 RECURSOS

La UCP y la DGC contarán con un presupuesto para la implementación del Plan de Participación de Partes Interesadas, como se indica de manera tentativa a continuación⁶.

PRESUPUESTO TENTATIVO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PPPI	
ACTIVIDAD	CANTIDAD (US\$)
Talleres de educación vial con la población en general.	15,000.00
Materiales y capacitación en educación vial de niños y niñas.	5,000.00
Charlas de inclusión social, igualdad de género, violencia basada en género, código de conducta (contratistas, comunidades, etc.).	15,000.00
Información en formatos accesibles para personas con discapacidades.	18,000.00
Traducción de materiales en principales idiomas indígenas en el área de influencia del Programa y traducción en eventos de ser requerido.	10,000.00
Consultas y CPLI.	20,000.00
Alianzas para fomentar la inclusión social (por ejemplo, CONADI, Academia de lenguas mayas).	20,000.00
Gastos de guarderías temporales durante eventos de participación o capacitación, kit de materiales.	5,000.00
Desarrollo y divulgación de materiales de comunicación (trifoliales, programas radiales, spots TV canales cerrados municipales, etc.)	22,000.00
Desarrollo / ampliación de la plataforma y sistema para implementar el MAQR.	5,000.00
Eventos de capacitación y socialización en el funcionamiento del MAQR.	5,000.00
Equipo y mobiliario para Equipo A&S en DGC (3).	6,000.00
Monitoreo implementación PPPI y MAQR, incluyendo Viáticos y gastos de transporte para Equipo A&S en DGC para atender reuniones y eventos en municipalidades y comunidades, visitas de monitoreo, entre otros.	50,000.00
Gran Total	196,000.00

6 MECANISMO DE ATENCIÓN A QUEJAS Y RECLAMOS

6.1 OBJETIVO DEL MECANISMO DE ATENCIÓN A QUEJAS Y RECLAMOS

La DGC ya dispone de un Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos cuyo objetivo principal dentro de un proyecto es recopilar las inquietudes, quejas, reclamos o inconformidades que los vecinos, COCODES o autoridades municipales tengan en relación con obras viales específicas, esto para tomar las medidas de mitigación adecuadas que minimicen por una parte los impactos para las personas interesadas, y por otra parte que no impacte en el avance de la obra en fase de construcción.

En efecto el mecanismo de atención a quejas y reclamos ayuda a resolver las quejas y los reclamos de una manera oportuna, preventiva, eficaz y eficiente que satisfaga a todas las partes involucradas.

⁶ El presupuesto no incluye los salarios/honorarios del Equipo A&S en la UCP/DGC; estos y el presupuesto del PPPI se cubre en el presupuesto del Componente 3.

Específicamente, el mecanismo proporciona un proceso transparente y creíble para lograr resultados justos, eficaces y duraderos. También promueve la confianza y la cooperación como parte integral de la consulta más amplia y real con la comunidad, lo cual, facilita la aplicación de medidas preventivas y correctivas. Específicamente, el mecanismo de atención de quejas y reclamos:

- Ofrece a las personas afectadas un canal para presentar quejas y reclamos o resolver los conflictos que pudieran surgir durante la implementación del proyecto.
- Garantiza que se busquen medidas correctivas adecuadas y aceptables para las partes y que se implementen a satisfacción de los reclamantes.
- Evita la necesidad de recurrir a procedimientos legales judiciales.

6.2 DESCRIPCIÓN DEL MECANISMO DE ATENCIÓN A QUEJAS Y RECLAMOS

El Mecanismo de atención a quejas y reclamos crea condiciones para que las partes interesadas (afectadas, otras partes interesadas y grupos vulnerables) en su momento, puedan presentarlas, bajo la forma que más le convenga a la persona o a las personas que levantan la queja. Esta se entiende como un malestar o incomodidad que los grupos afectados desean hacer saber, para que se tomen en cuenta sus opiniones, se procese y se llegue a una solución; mientras que el reclamo permite a la persona o las personas expresar bajo el medio a su alcance que no se cumple con los compromisos de las partes, durante la implementación del proyecto, puede referirse a bienes o servicios que administra la UCP/DGC, también se procesa y en el tiempo establecido se le da respuesta.

El proceso, mecanismos y formatos con los que el MAQR/DGC opera son los siguientes:

Por parte de la empresa constructora:

- i. Instalación y adecuación de una **oficina de información y atención a la comunidad**.
- ii. La oficina inicia a funcionar 1 mes antes de inicio de la fase de construcción del proyecto, porque en este tiempo ya se están desarrollando otras actividades, como son las reuniones de inicio y levantamiento de actas iniciales, lo cual señala el inicio de la gestión del contratista.
- iii. Cuando la oficina de atención se ubique alejada de los frentes de obra, se instalarán **buzones**, los cuales deben quedar preferiblemente **en las áreas de las comunidades cercanas**, con el objeto de recibir las quejas, reclamos, inquietudes o inconformidades de los comunitarios relacionadas con la obra, estos buzones deben estar identificados y señalizados. La o el especialista social de la empresa contratista, contará con un **teléfono** móvil que le permita recibir llamadas para atender las quejas. Esto, como garantizar que las mujeres tengan acceso a un teléfono móvil y al número de teléfono al que pueden enviar mensajes de voz con las quejas, es muy importante ya que en la consulta significativa realizada el 10 de febrero de 2023, se manifestó que muchas mujeres no saben leer y escribir, por lo que los mensajes de voz son una alternativa valiosa. Asimismo, es fundamental informar a las mujeres que las quejas pueden ser anónimas, porque se detectó temor a que las mismas generen represalias.
- iv. La oficina permanecerá disponible y abierta durante toda la fase constructiva hasta la recuperación de las áreas intervenidas, es decir hasta la última actividad de obra programada, en los horarios y sitios adecuados para facilitar el acceso.

- v. Cuando la oficina de la empresa constructora se cierre, la DGC establecerá un mecanismo que operará durante un año posterior al cierre del Proyecto para la presentación de quejas y reclamos
- vi. Deberá contar con un **formato de atención de quejas** el cual será diligenciado por la especialista social. (Ver anexo 3)
- vii. En la oficina deben permanecer al resguardo las actas y compromisos levantados y otros documentos de consulta para presentarlo a las autoridades pertinentes cuando lo soliciten.
- viii. Esta actividad debe estar respaldada con la apertura de la oficina de información y atención a la comunidad, abierta al público mientras haya actividades de obra.
- ix. La recepción de quejas o inconformidades se hará de manera cordial, dejando que el solicitante haga su intervención completa y sin interrupciones por parte de la o el especialista social del contratista.
- x. Se proporcionará la información que la comunidad solicite de manera cordial, completa, clara y veraz utilizando un lenguaje de fácil comprensión y evitando el uso de términos técnicos y especializados; finalmente se le preguntará al solicitante si queda satisfecho con la información brindada.
- xi. La o el especialista social de la empresa constructora debe contar con una **estadística mensual de quejas clasificadas** de acuerdo con lo solicitado y la importancia de respuesta que requiera para su solución. Esta información la deberá enviar de manera mensual a la o el especialista social de la UCP.
- xii. Para efecto de las obras financiadas con recursos del Programa. Se elaborarán informes mensuales y trimestrales. Los resúmenes mensuales proporcionarán un mecanismo para evaluar tanto el número como la naturaleza de los reclamos, las quejas y los pedidos de información, y para determinar la capacidad del Programa para abordarlos de manera oportuna y eficaz. Estos datos informarán los Reportes Semestrales al Banco Mundial por parte de la UCP.
- xiii. Seguidamente se diligenciará el formato de Atención al Ciudadano y se clasificará el motivo de su visita. Las manifestaciones ciudadanas pueden ser por:
 - Solicitud de información
 - Presentación de queja, inconformidad.
 - Presentación de reclamo
 - Presentación de sugerencias para el Programa
 - Presentación de Observaciones

LA CLASIFICACION DE LAS QUEJAS O INCONFORMIDADES PUEDEN SER POR:

- Aspectos de salud
- Aspectos de educación (con escuelas)
- Agrícolas (cultivos dañados o terrenos)
- Por la construcción de la carretera
- Ambientales (cortes de árboles o áreas protegidas entre otros)
- Acoso o abuso sexual
- Daño a muros, cercos, tuberías entre otros

- Otros

QUE DEBE CONTENER EL FORMATO PARA EL REGISTRO DE QUEJAS O INCONFORMIDADES

- Fecha de presentación de la queja o inconformidad
- Nombres y apellidos completos de la persona que presenta la queja (esto es opcional y puede ser anónima)
- Dirección de la persona que presentó la queja (esto es opcional y puede ser anónima)
- Descripción de la manifestación
- Clasificación de la manifestación ciudadana, según lo señalado en viñeta anterior
- Tipo de solución que requiere y el procedimiento empleado en la solución de dicha manifestación:
 - Información verbal
 - Requiere visita
 - Solicita reunión
 - Otra (especificar)
- Estado de la queja o inconformidad:
 - Cerrada: Cuando la queja o inconformidad ha sido resuelta y el ciudadano u organización que la presentó quedó satisfecha con la respuesta o acción desarrollada por parte del contratista.
 - Abierta: Cuando la manifestación ciudadana no ha sido resuelta, está pendiente o proceso de trámite.

A continuación, se incluyen los roles y responsabilidades con respecto al funcionamiento del MAQR que funcionan en la DGC.

i. Canales y tiempos para recibir y registrar quejas y reclamos:

Responsable: Especialista Social de la Empresa Constructora

- En oficina: De quince minutos a media hora (Solo se recibe, se registra en una boleta de quejas, consolidándose en un cuadro Excel de acuerdo con la clasificación y posteriormente se indica a través de una visita la solución de esta).
- Campo: De una hora a hora y media, se debe escuchar a la persona y escribir la queja de acuerdo con el impacto generado por las actividades del Programa.
- Vía telefónica de contratistas y otro en la UCP⁷: Aproximadamente de quince minutos a media hora (solo se recibe la queja y se registra)
- Página web⁸
- Buzones puestos por las empresas contratistas en obras

Las quejas se registran según su naturaleza y el o la especialista social de la empresa constructora elabora las recoge de manera diaria, elabora un informe mensual y lo envía al o la especialista social

⁷ Se insertará el número de teléfono de la UCP en la futura versión actualizada del PPPI.

⁸ Se insertará la dirección de la Página Web en la futura versión actualizada del PPPI.

o al especialista ambiental, ambos de la UCP. Estos se reúnen para consolidar la información en informes semestrales que se presentan al Banco Mundial.

ii. Horario de recepción en oficina:

- Se cuenta con un horario de atención al público de 8:00 a 17:00 horas

iii. Lugares de recepción, además del buzón que ponen cerca de las comunidades:

Responsable: Especialista Social de la Empresa Constructora

Depende del tamaño de la longitud del tramo de la obra específica la cantidad de buzones a colocar, el buzón debe estar en un lugar seguro para que no lo dañen o se lo roben, para ello lo más viable es la colocación de banner con el número de celular y en las oficinas de la empresa contratista o supervisora. Además, puede plantear la queja o reclamo por teléfono, presentarlo directamente en la Secretaría de la DGC, utilizar la página web de la DGC.

iv. Plazo para informar al reclamante:

Responsable: Especialista Social de la Empresa Constructora.

Dentro del mecanismo de quejas existen varias formas de hacerlo entre ellas se puede mencionar las siguientes para informar al afectado lo que procede hacer con su queja:

- Inmediata (máximo 3 días), cuando la misma no amerita mucho tiempo para resolverla o no aplica.
- Intermedia (máximo 15 días) cuando se trata de cercos, tubería de agua o riego, por ejemplo.
- Largo plazo (un mes): son todas aquellas quejas que requieren de una reparación o compensación y algunas de ellas como por ejemplo las entradas a viviendas se quedan de ultimo hasta que la carretera ya tenga la carpeta asfáltica (inicialmente se les deja un acceso provisional).

v. Responsables que intervienen para recibir, resolver, dar seguimiento, y comunicar resolución:

Las personas involucradas son el Super Intendente de la empresa contratista, delegado residente de la empresa supervisora, quienes a través de una visita de campo evalúan la solicitud y le dan la operatividad que amerita la misma; la o el Especialista Social y el Encargado del MAQR de la UCP se encarga de llenar los documentos de compromiso y soporte y darle seguimiento y tener la comunicación del estado de la queja o inconformidad, hasta el cierre de esta.

vi. Responsable de liderar el proceso

La o el Especialista Social de la empresa contratista está a cargo de llevar los procedimientos que requiere el mecanismo de quejas, en estrecha coordinación con la o el Especialista Social y el Encargado del MAQR de la UCP.

Dentro de sus roles están:

- Mantener una comunicación abierta con las comunidades beneficiadas con el proyecto.
- Encargada de mediar con las comunidades los problemas sociales que se den dentro del proyecto.
- Lleva el control cuantitativo y de seguimiento al mecanismo de quejas.
- Realiza informes mensuales y requeridos de cada proceso implementado.

- Mantiene comunicación directa con su jefe inmediato para darle salida a las quejas recibidas.
- Es quien intermedia entre la población y la empresa contratista y supervisora.
- Coordina con los COCODES para resolver los problemas y mantener informada a la población directa e indirecta del proyecto, entre otros.

Super intendente de Obra (Ingeniero Civil)

- Encargado de la dirección y ejecución de las obras que conlleva el proyecto.
- Es el intermediario con la empresa, la empresa supervisora y la población
- Encargado de verificar las condiciones laborales de los empleados internos y externos
- Encargado de la contratación de la mano de obra existente en el área del proyecto.

Delegado Residente (Ingeniero Civil)

- Representante de la DGC en la obra, supervisa y aprueba todos los trabajos que ejecuta la empresa constructora dentro del proyecto.
- Informa a la DGC de las quejas e inconformidades dentro del proyecto y le da seguimiento a la ejecución de las alternativas planteadas para su solución.
- Emite las ordenes de campo para que la empresa contratista operativice los trabajos para solventar las quejas e inconformidades.
- Tiene el control de calidad del proyecto.

vii. Responsable de evaluar si la queja procede

El Superintendente de Obra, delegado residente de la supervisora, la especialista social, el especialista Ambiental del proyecto, según el contenido de la queja a quién corresponda darle respuesta de la empresa contratista.

viii. Responsable de gestionar si se detienen o no los trabajos

- Primeramente, el Superintendente de la empresa contratista, si no cuenta con los recursos necesarios para solventar la inconformidad o queja.
- Seguidamente el Delegado Residente de la supervisora gestiona ante la DGC, para que se le transfieran los recursos necesarios y se continúe con los trabajos.
- El o la especialista social en caso de que no exista un documento legal de soporte para solventar la afectación que se tiene que trabajar (proceso de negociación) hasta llegar a un acuerdo. El especialista ambiental, cuando la queja esté relacionada con afectaciones a cultivos y áreas que necesiten mitigaciones ambientales especiales. El Encargado de Seguridad Industrial del contratista, cuando la queja corresponda a falta de señalización y otros aspectos relacionados con la seguridad del proyecto.

ix. Responsable de resolver si se necesitan o no especialistas

El equipo profesional y técnico de la empresa supervisora y empresa contratista.

x. Responsable de monitorear la resolución del reclamo

La o el especialista social del proyecto, delegado Residente y Superintendente de la obra.

xi. Responsable de cerrar las quejas en la base de datos

La especialista social con el apoyo del Superintendente y Delegado Residente.

- xii. **Responsable de elaborar los informes de seguimiento y verificar la eficiencia del mecanismo:**
El equipo técnico involucrado con los coordinadores asignados para el efecto.
- xiii. **En los casos que trascienden lo que puede ser resuelto sin especialistas quienes intervienen y cuáles son sus roles y responsabilidades**
Equipo Técnico que trabaja en la ejecución de las obras. Los roles son los mismos escritos con antelación.
- xiv. **Comité de apelación cuando la resolución propuesta no es aceptada por el reclamante y proceso para lograr acuerdos**
 - Existe un comité en caso de no resolver, pero nunca hasta la fecha se ha tenido necesidad de acudir a él por la misma razón que se trata de resolver a través de la negociación.
 - El equipo Técnico del proyecto al no resolver la situación de reclamo in situ, lo traslada a la DGC a la División de Supervisión de Construcciones y de acuerdo con la naturaleza del problema el Supervisor Regional se hace acompañar de un profesional jurídico y llegan al campo para resolver la queja o inconformidad.

6.3 REGISTRO DE QUEJAS Y RECLAMOS

Cuando se reciba una queja o reclamo, sea cual fuere el canal a través del cual se presenta, se deberá documentar en la base de datos central de quejas y reclamos, establecida para ese fin en la UCP/DGC (Anexo 3 y 4: ejemplo formatos). Además, la especialista a cargo del MAQR en la UCP recopilará de los contratistas los resúmenes mensuales e informes internos sobre las quejas y los reclamos, las investigaciones y los incidentes conexos, así como sobre el avance respecto de la aplicación de las medidas preventivas o correctivas correspondientes. Los resúmenes mensuales proporcionarán un mecanismo para evaluar tanto el número como la naturaleza de los reclamos, las quejas y los pedidos de información, y para determinar la capacidad del Programa para abordarlos de manera oportuna y eficaz. Estos datos informarán los Reportes Semestrales al Banco Mundial por parte de la UCP.

6.4 MANEJO DE TEMAS DE ABUSO Y ACOSO SEXUAL

En el marco del Programa, se implementarán medidas especiales para gestionar reclamos delicados y confidenciales, incluidos aquellos relacionados con la explotación y el abuso sexual/el acoso sexual conforme a la nota sobre buenas prácticas referida a estos temas que forma parte de los recursos del Marco Ambiental y Social del Banco Mundial.

La información que ingresa al mecanismo es confidencial, en especial cuando está relacionada con la identidad del reclamante. En cuanto a la violencia de género, el MAQR debe servir principalmente para, i) derivar a los reclamantes al proveedor de servicios relacionados con la violencia de género y ii) registrar la resolución de la queja. La persona especialista designada o contratada para asistir estos casos, será la única persona que podrá tener acceso a estas quejas para asegurar la confidencialidad de estas.

Para quejas y reclamos sobre abuso o acoso sexual se tomarán medidas para proteger la confidencialidad y seguridad de la víctima. El Mecanismo no guardará en su base de datos la información que revele la

identidad de la persona afectada por este tipo de quejas. Solo se deberá solicitar o registrar información sobre los siguientes tres aspectos relacionados con el caso de la violencia de género: naturaleza de la queja (lo que el reclamante dice en sus propias palabras, sin preguntas directas), si, según a su leal saber y entender, la persona que cometió el acto de violencia estaba relacionada con el Proyecto y de ser posible, la edad y el sexo del afectado. Estas quejas serán registradas bajo un código de identificación que asigna la persona especialista que la reciba y será un registro de acceso restringido.

El Programa brindará asistencia a los sobrevivientes de violencia de género derivándolos, inmediatamente después de recibir una queja directa, a los proveedores de servicios relacionados con la violencia de género, para que reciban apoyo. Esto será posible gracias a que se dispondrá de una lista de proveedores de servicios, antes de que comiencen las obras del Proyecto.

6.5 SOCIALIZACIÓN DEL MECANISMO DE QUEJAS Y RECLAMOS

El Equipo A&S (Ambiental y Social) del Programa realizará campañas de divulgación del mecanismo de quejas. Esto incluye proveer información sobre la existencia del mecanismo y los canales de recepción de quejas, explicar el procedimiento de gestión de las quejas, entregar formularios, volantes impresos, colocar carteles explicativos en obras, infografías para uso en medios y redes. Asimismo, la divulgación del mecanismo será un componente clave en todas las actividades de contratación e inducciones de personal que participará en el Programa, así como de las empresas subcontratistas contratadas.

7 MONITOREO Y PRESENTACIÓN DE INFORMES DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PPPI

7.1 MONITOREO Y ACTUALIZACIÓN DEL PPPI

El PPPI se revisará y actualizará periódicamente según sea necesario durante la fase de ejecución del Programa, a fin de garantizar que la información que allí se presenta sea coherente y esté actualizada, y que los métodos de participación que se identificaron sigan siendo adecuados y eficaces en relación con el contexto del proyecto y las fases específicas de su desarrollo.

Cualquier cambio significativo que se introduzca en las actividades vinculadas con el Programa y en su cronograma deberá reflejarse debidamente en el PPPI.

Como parte del sistema de monitoreo y evaluación del Programa, se considerará la evaluación y reporte periódico de:

1. Nivel de conocimiento de las Partes afectadas, respecto a consulta, acuerdos obtenidos, medidas de manejo a implementar, cronogramas y actividades.
2. Niveles de apropiación y participación de las Partes afectadas en las distintas etapas del Programa y las instancias de coordinación y toma de decisión.
3. Niveles de satisfacción de las Partes afectadas que presentaron una queja o reclamo y la eficiencia y eficacia con la cual fue resuelta.

7.2 PRESENTACIÓN DE INFORMES AL BANCO

La UCP será la responsable de remitir los reportes de monitoreo al Banco Mundial vinculados a la implementación y manejo de los riesgos identificados en el Programa. Asimismo, reportará las actividades realizadas en el marco de implementación del PPPI. Los informes de la UCP/DGC sobre la implementación del PPPI incluirán mínimamente descripción y análisis de los siguientes elementos:

1. Datos generales
2. Introducción
3. Temas clave y principales preocupaciones
4. Medidas y acciones afirmativas tomadas, para asegurar la plena participación y acceso a los beneficios por parte de los grupos vulnerables identificados en este PPPI.
5. Actividades realizadas en el marco del Programa y avance de los principales indicadores de desempeño.
 - Las actividades de participación pública realizadas (número de Asambleas comunitarias, audiencias públicas (auditoria social), reuniones de consulta y otras deliberaciones/foros públicos organizados durante el período acerca del cual se informa, frecuencia de las actividades de participación pública, temas tratados, quién participó (desagregado por sexo y comunidad lingüística).
 - Canales y formatos de comunicación y divulgación utilizados para las diferentes categorías de Partes Interesadas; ajustes y actualizaciones que se hicieron, si fuera el caso.
 - Las actividades de divulgación realizadas (cantidad de material de prensa publicado/transmitido por los medios locales, municipales, regionales y nacionales).
6. Funcionamiento Mecanismo de Quejas: cantidad de quejas públicas recibidas durante el período acerca del cual se informa sobre el tipo de quejas y reclamos recibidas, por cuáles canales, número de las que se resolvieron en los plazos establecidos, número de casos pendientes de ser resueltos.
7. Nuevos riesgos ambientales y/o sociales identificados y medidas de mitigación propuestas.
8. Conclusiones
9. Recomendaciones
10. Anexos (adjuntar imágenes y documentos relacionados a las actividades indicadas en el reporte)

ANEXO 1: PLAN DE LA PRIMERA CONSULTA DURANTE LA FASE DE PREPARACIÓN DEL PROGRAMA, 2023

Plan de la Primera Consulta durante la fase de preparación del Programa									
Donde / Evento	Fecha	A quienes se invita participar	Que se va a socializar/consultar	Quien prepara -materiales informativos -PPT	Quien convoca y envía agenda y materiales informativos	Quien facilita	Quien hace relatoría	Quien organiza logística / Se necesita: salón) con distanciamiento, equipo (micrófono, pantalla y proyector). Refrigerio. Gel con alcohol.	Traducción
Viaje a San Marcos reunión cabecera municipal palacio Maya	Jueves 09 de febrero								
1.-Evento 1 de socialización /consulta	Viernes 10 de 9.00 12.00 horas	Representantes de: COCODES, organizaciones indígenas, autoridades ancestrales, organizaciones de mujeres, grupos de jóvenes	Ver agenda	Materiales informativos, PPT: DGC	ADIMAN	ADIMAM	Consulta DGC	ADIMAM	En caso necesario ADIMAM conseguirá a alguien
2.-Evento 2 de socialización /consulta	Viernes 10 de 14:00 a 17:00 horas	Representantes de: COMUDES, organizaciones gubernamentales, ONGs (de ambiente, de desarrollo, etc.) Promotores de CONADI	Ver agenda	idem	idem	idem	idem	idem	idem

ANEXO 2. COBERTURA DE ZONAS VIALES

Zona Vial No.	Sede de Zona Vial	Departamentos que cubre
1	Guatemala	Guatemala, El Progreso
2	Jutiapa	Jutiapa, Jalapa
3	Escuintla	Escuintla, Santa Rosa
4	Retalhuleu	Retalhuleu, Suchitepéquez, Sololá, Quetzaltenango y Escuintla
5	Quetzaltenango	Quetzaltenango, Sololá, Totonicapán
6	Huehuetenango	Huehuetenango
7	Alta Verapaz	Alta Verapaz
8	Chiquimula	Chiquimula, Zacapa
9	San Marcos	San Marcos
10	Petén	Petén
11	Izabal	Izabal
12	Chimaltenango	Chimaltenango, Sacatepéquez
13	Quiché	Quiché
14	Baja Verapaz	Baja Verapaz

ANEXO 3. MAQR BOLETA DE ATENCIÓN AL PÚBLICO

BOLETA DE ATENCIÓN AL PÚBLICO

		CLASIFICACIÓN:	
		No. BOLETA:	
TIPO DE		SOLICITUD:	

ANONIMO ()

NOMBRE DEL PROPIETARIO: _____ SEXO: _____

CUI: _____ NÚMERO DE TELÉFONO: _____

FECHA: _____ HORA: _____ ESTACIÓN: _____ LADO: _____

COMUNIDAD: _____ MUNICIPO: _____

INCONFORMIDAD PRESENTADA:

ACUERDOS:	TIPO SOLUCIÓN:	

RESPONSABLE DE TRAMITAR:

Firma del propietario o representante legal



CARTA DE CONFORMIDAD

No.

Por medio de la presente yo, _____ identificado
con CUI: _____ y teléfono No. _____, recibo los trabajos ejecutados
según convenio realizado con fecha _____, con la empresa Gisystems, los cuales
consistieron en: _____

Y fueron concluidos en su totalidad, y no teniendo ningún otro reclamo que hacer firmo de la presente
de conformidad, a los _____ del mes de _____ del 202_____

Entrega:

F. _____
Responsable Social

Recibe:

F. _____
Propietario

Informe de Resultados de Consulta Significativa de Partes Interesadas

Programa

***“Infraestructura Vial Resiliente y Segura de Guatemala⁹
(P178573)”***

Presentado por:

**Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
Dirección General de Caminos – DGC-**

Febrero, 2023

⁹ Posterior a la consulta se cambió el nombre del Programa.

Presentación

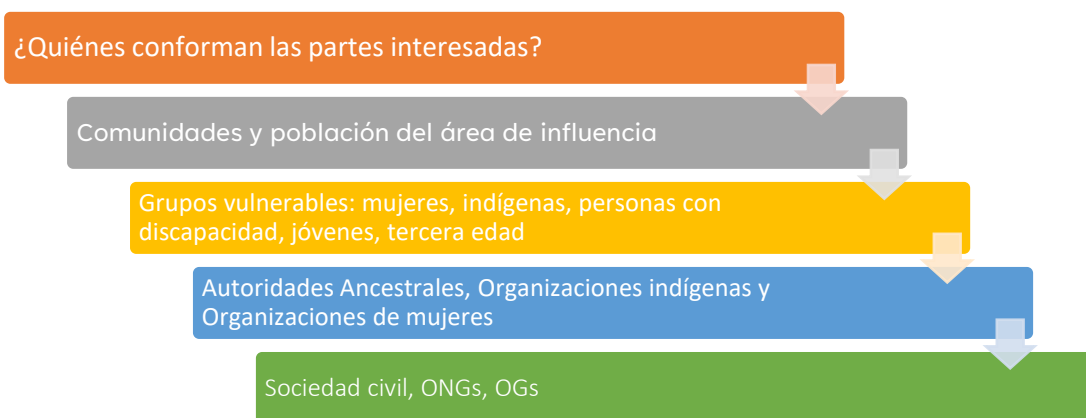
El Programa de Infraestructura Vial Resiliente y Segura de Guatemala, financiado por el Banco Mundial, que como objetivo plantea mejorar la accesibilidad de las áreas rurales seleccionadas, mediante el fortalecimiento de la resiliencia de caminos rurales y carreteras troncales específicas y la provisión de condiciones viales más seguras para los usuarios. Que espera financiar intervenciones para mejorar la provisión de acceso de las comunidades rurales, a los caminos rurales y carreteras troncales seleccionadas. Las intervenciones que se enfocarán en el departamento de San Marcos, dentro del área de cobertura de la Asociación de Desarrollo Integral de Municipalidades del Altiplano Marquense, ADIMAM que integra 14 municipios, que deben estar priorizando aquellas vías con los niveles más vulnerables de la red vial y lo más cercanos a las comunidades. Programa que tendrá como unidad ejecutora a la Dirección General de Caminos – DGC.

Como parte del diseño del programa, se realizaron durante la etapa de preparación, dos consultas significativas. Con la finalidad de facilitar espacios de diálogo con las partes interesadas, para la socialización del Programa, la recopilación de aportes que permitieran validar y retroalimentar el contenido del programa, los impactos, riesgos ambientales y sociales identificados y el plan de participación de parte interesadas con su mecanismo de atención a quejas. Consultas que se realizaron en salón del Palacio Maya de la cabecera municipal de San Marcos el día 10 de febrero del 2023. Con el apoyo y coordinación de ADIMAM quien desarrolló la convocatoria y facilitó la logística necesaria para su realización.

A continuación, se presenta el informe que contiene los principales resultados y aportes identificados por las y los diversos actores y sectores participantes en dichas consultas. Informe que contiene: 1. Descripción de participantes. 2. Metodología implementada. 3. Principales resultados y 4. Anexos.

Descripción de Participantes

Para presentar la descripción de las y los participantes de las consultas significativas, se considera importante identificar como desde el Programa se definen a las partes interesadas, las cuales según el Plan de Participación de Partes Interesadas -PPPI.



Durante la realización de las dos consultas, participaron de forma activa y propositiva 84 participantes de 14 municipios representantes de:

- COCODES, organizaciones indígenas, organizaciones de mujeres, Alcaldes, funcionarios municipales, autoridades ancestrales y comunitarias, alcaldías auxiliares y de instituciones gubernamentales del altiplano del departamento de San Marcos.
- De los municipios de: Tajumulco, Sibinal, Tacana, Concepción Tutuapa, San Miguel Ixtahuacán, Tejutla, Comitancillo, San Lorenzo, San Marcos, San José Ojetenam, Rio Blanco, San Antonio Sacatepéquez y San Pedro Sacatepéquez.

En el siguiente cuadro, se presentan datos por sector y tipo de organización de las y los participantes.

Sector	Organización/institución /Municipio	# de participantes
Organizaciones Indígenas y autoridades ancestrales	- Organización del Pueblo Maya Sipacapense	1
	- Organización campesina	3
	- Alcaldías Auxiliares	6
Organizaciones comunitarias	- COCODES	6
	- Organización Intercantonal de San Marcos	1
Organizaciones de mujeres	- La Voz Femenina del municipio de Comitancillo	1
Alcaldes municipales, síndicos y concejales	- De los municipio de: San Marcos, San José Ojetenam, Tacana, Tajumulco, Concepción Tutuapa, Comitancillo, Rio Blanco, San Miguel Ixtahuacán, Sibinal, Sipacapa, Tejutla y San Antonio Sacatepéquez	22
Funcionarios municipales	- Dirección Municipal de Planificación	26
	- Dirección Municipal de la Mujer	
	- Secretaria Municipal	
	- Otras oficinas y unidades técnicas	
Instituciones públicas	- Ministerios de: Trabajo, Desarrollo, Agricultura y Ambiente	5
	- Secretaria Presidencial de la Mujer - SEPREM	1
	- Secretaria de Obras de la Esposa del Presidente – SOSEP	1
	- Secretaria de Planificación- SEGEPLAN	1
	- Consejo de Desarrollo Departamental - CODEDE	3
	- Instituto de Fomento Municipal-INFOM	1
	- Dirección de Caminos	1
	- ANAM	2
Organización de discapacitados	- CONADI	1
ONG	- Pastoral de la tierra	1
	- APROSAD Sipacapa	1
Total de participantes		84

Fuente: elaboración propia con datos recopilados el 10 de febrero de 2023, durante el desarrollo de las consultas significativas.

En el siguiente cuadro se presentan datos de identidad de género y de pueblo al que pertenecen las y los participantes.

Género	No.
Mujeres	14
Hombres	70
Pueblo	
Indígenas	38
Ladinos	46

Metodología implementada

Para el desarrollo de las consultas significativas realizadas el 10 de febrero, la primera por la mañana con representantes de los COCODES, Autoridades Ancestrales, alcaldías auxiliares, organizaciones indígenas, organizaciones de mujeres, representante de grupos vulnerables (agenda anexo 3); y la segunda por la tarde con representantes municipales, representantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales que participan en los COMUDEs de los 14 municipios de cobertura de ADIMAM (agenda anexo 3).

Se presentaron los siguientes temas:

- e. Diseño del Programa de Infraestructura Vial Resiliente y Segura de Guatemala y Criterios de Selección de las obras
- f. Análisis inicial de riesgos ambientales y sociales-
- g. Propuestas de comunicación y participación del Plan de Participación de las Partes Interesadas y el Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos

Para lo cual se aplicó una metodología basada en un proceso inclusivo y participativo, aplicando el método de reuniones presenciales, con una duración de 3 horas, técnica que permitió la participación activa y propositiva de las y los participantes quienes plantearon su visión, comentarios, aportes y sugerencias, así como preguntas que facilitaron identificar su mirada y propuestas respecto del contenido presentado. Consultas que se realizaron en el salón principal del Palacio Maya, que aportó un ambiente adecuado, mobiliario y equipo de sonido, instalaciones y recursos que proporcionaron la logística necesaria para el logro del objetivo previsto. Tras consultar con los participantes, se definió que la traducción a idiomas diferentes al español no era necesario.

Para asegurar recopilar la mayor parte de aportes de las y los participantes, se colocó un buzón, en el que las personas que no intervinieron en público hicieron sus preguntas y comentarios por escrito. En cada consulta participó el equipo del departamento técnico de la DGC, parte del equipo de consultores y el equipo de ADIMAM, quienes facilitaron la metodología propuesta.

Resultados de las consultas significativas

A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos en las reuniones de consultas significativas realizadas con las partes interesadas de programa.

CONSULTA CON COCODES, ORGANIZACIONES INDÍGENAS, ORGANIZACIONES DE MUJERES, AUTORIDADES ANCESTRALES, COMUNITARIAS Y ONG.

a. Comentarios y aportes sobre el diseño del programa y criterios de selección

Principales comentarios

Los y las participantes de la consulta, confirman que el territorio del altiplano marquense cuenta con caminos, tramos y carreteras en malas condiciones, que han sido olvidadas por el Estado para su construcción y mantenimiento. Se estima que un porcentaje alto de los caminos rurales y troncales, aun son de terracería, limitando las posibilidades de traslado de la población, que en su mayoría son indígenas, rurales y campesinos, agricultores y comerciantes. Dificultando el acceso a servicios como salud (principalmente a mujeres, niñez y adultos mayores), a la educación y al comercio. Situación que se agrava en épocas de lluvia lo que también ocasiona deslaves y accidentes.

Desde la voz y mirada de las y los participantes de la consulta, se reconoce la importancia y necesidad de la implementación de un programa de infraestructura de caminos y carreteras en el territorio, lo que vendría a contribuir a la mejora de sus condiciones de vida, tomando en cuenta que el acceso y comunicación por carreteras y caminos en óptimas condiciones, es un factor clave para facilitar su desarrollo comunitario y municipal.

Un planteamiento recurrente e importante respecto de los criterios de selección, fue respecto al de: **“Que sean caminos registrados”**, considerando este de alta preocupación, por un lado, debido a que la mayoría de los caminos rurales no cuenta con registros, y por el otro, el que los procesos de registros de caminos rurales son engorrosos y lentos, mencionando casos de solicitudes de registros que ingresaron hace 4 años y aún no han concluido.

Sumado a esto, el que, si se registran los caminos rurales, las municipalidades ya no invierten en el mantenimiento pues asumen que le corresponde hacerlo a COVIAL. Sin embargo, la DGC plantea que no existe impedimento legal para que el mantenimiento lo hagan las municipalidades. Identificándose una dificultad, debido a que los alcaldes indicaron que no cuentan con el recurso financiero, humano, maquinaria e insumos para realizar este tipo de trabajo.

Se manifestó que, sí se aplica este criterio, muchas comunidades que presentan una alta dificultad de carreteras y caminos, quedarían fuera del programa.

Respecto al criterio de **“Tramos sin impactos significativos ambientales y sociales (que no se encuentren en la lista de exclusión de la sección D.)** manifestaron su preocupación de que algunos tramos no sean considerados debido a que están ubicados en lugares con mucha pendiente.

Sobre el criterio de priorización **“Tramos que no hayan sido intervenidos en 10 de años”**, consideran que 10 años es un período muy largo, ya que algunos tramos han sido intervenidos hace 4 años y se encuentran en mal estado. La sugerencia es que el tiempo se reduzca a 3 años.

Acerca de los criterios de exclusión, existe una alta preocupación debido a las condiciones geográficas del territorio, sí estos se aplican tal como están planteados, varios municipios no pueden ser considerados para el programa.

Preguntas recurrentes y respuestas presentadas:

¿Nos van a facilitar el registro de los caminos antes la DGC, o como se hará esta parte?

- Con el ejecutivo se puede trabajar en conjunto y con los equipos de BM y con la DGC, se podrá hacer las gestiones que sean posibles y apoyar lo del registro de carreteras.

¿Me queda duda si se va a fortalecer la zona vial y el equipo porque está muy deteriorada en nuestra zona?

- Se piensa fortalecer la zona vial del departamento

¿El apoyo es para asfaltar, pavimento, hacer carrileras o balastro? Esta pregunta se hizo por escrito en el buzón, por eso no aparece la respuesta.

¿Cuánto va ser el apoyo de las municipalidades, para el desarrollo del programa? Esta pregunta se hizo por escrito en el buzón, por eso no aparece la respuesta

Aportes

- Que se facilite el proceso de registro de caminos, con una ruta corta, con mecanismos administrativos y legales ágiles y sencillos. Posibilitando a la mayoría de los municipios poder ser parte del programa.
- La posibilidad que la empresa ejecutora contrate mano de obra de los municipios, considerando que ya existen empresas que prestan el servicio de infraestructura vial, realizando subcontratos, con el objetivo de que la inversión cumpla otro propósito, de beneficiar también a la localidad y de promover el mantenimiento de las carreteras.
- Que las municipalidades cuenten con un plan de ordenamiento territorial para que sea una herramienta que se vincule con programas de caminos, lo que permita contar con mejores rutas y clasificar las áreas de vivienda y áreas protegidas y de bosques.
- Reconsiderar los criterios de exclusión y que se apeguen más a la realidad del territorio.

b. Comentarios y propuestas sobre los impactos y riesgos ambientales y sociales

Comentarios

Un planteamiento desde las y los participantes, es que, al ejecutar un programa de esta naturaleza, será fundamental promover la unidad entre todos los sectores, hacer ejercicio de priorización de los tramos carreteros para se beneficie a la población de los municipios de forma equitativa. Esto para minimizar los posibles riesgos tanto ambientales como sociales.

Un rol importante es que a las municipalidades les corresponde trabajar de forma conjunta y coordinada con los COCODES y las alcaldías auxiliares, así como otras organizaciones e instituciones que tengan presencia en los municipios y en el territorio. Para identificar otros riesgos ambientales y sociales, durante la ejecución del proyecto, así como para identificar medidas que contribuyan a minimizar los mismos.

En cuanto al riesgo de tala de árboles indicaron que, para ahorrarse trabajo y trámites, las comunidades no reportan la tala de árboles. Será necesario coordinar con la municipalidad y la

autoridad comunitaria y el INAB el tema de verificación de licencias forestales, en el caso de necesitar ampliación de brechas en lugares donde existe bosque.

Reafirmaron que la presencia de personal que viene de afuera contratado por la empresa ejecutora, se convierte un riesgo latente, debido a que acosan a las mujeres jóvenes, y en algunos casos provocan embarazos y no asumen la responsabilidad, dejando hijos sin padre. Recomendando que se contrate personal de la localidad para evitar este riesgo.

Aportes

- Se manifiesta que debe considerar como un riesgo social, las elecciones lo que puede representar que, por el cambio de autoridades municipales, varios alcaldes no sean reelectos y esto pueda afectar el desarrollo del proyecto. La DGC indico que este es un riesgo que se debe considerar.
- En riesgos sociales expresaron que personas externas llegan con malas influencias, como por ejemplo el consumo de bebidas alcohólicas y drogas. Por eso se debe considerar contratar personal de los municipios para evitar estos riesgos.
- Será importante compensar las unidades de árboles que sean taladas en las áreas e influencia del programa.
- Es importante considerar que, de acuerdo al mapa de riesgos de CONRED, gran parte del territorio tiene niveles de riesgo de deslizamientos alto por lo que las medidas de mitigación deben de ser pertinentes, tomando en cuenta esta característica.
- Asegurar un plan de mitigación de los riesgos tanto sociales como ambientales que sea acorde a la realidad, contextos social y cultural de la población que se vea afectada.

CONSULTA CON ALCALDES, CONCEJALES, SINDICOS, FUNCIONARIOS MUNICIPALES E INSTITUCIONES PÚBLICAS.

a. Comentarios y aportes sobre el diseño del Programa y criterios de selección

Principales comentarios

Desde el conocimiento de las autoridades municipales, se confirma que el territorio propuesto para el desarrollo del Programa presenta condiciones de infraestructura vial deterioradas. Sumado a esto es una zona con los índices de pobreza más altos del departamento, en la que se concentra la mayoría de población indígena. Por lo que valoran la importancia de que el Banco Mundial a través de la Dirección General de Caminos, quiera hacer una inversión para contribuir a mejorar esta problemática.

Respecto al criterio de exclusión, **“Habitats naturales importantes: (manglares, ecosistemas críticos, y zonas núcleo de áreas protegidas)”** causó preocupación, ya que en el caso del municipio de Sibinal, cuentan con 500 hectáreas de áreas protegidas, con población dentro. Lo que significa una posibilidad de que, en este caso las necesidades de caminos rurales no sean consideradas.

Se mencionaron iniciativas que han sido promovidas por el municipio de Comitancillo, sobre proyectos de caminos transversales, en las cuales se han realizado estudios, se cuenta con caminos registrados y nada se ha concretado y hasta ahora no han tenido ninguna respuesta. Por lo que se ha perdido la confianza de la población, situación que puede afectar la confianza en este Programa. Pese a esto, consideran un avance el hecho de que han realizado ejercicios de consultas comunitarias, identificando necesidades de la población, de las cuales existen actas con los acuerdos. Por lo que consideran que tener la posibilidad de la ejecución de este Programa será de gran beneficio para sus territorios.

El municipio de Concepción Tutuapa no tiene ningún tramo asfaltado, la mayoría de los tramos son de balastro e invierten alrededor de Q.3.0 millones anuales para darles mantenimiento, por ello solicitaron que se considere asfaltar algunos tramos ya que ello reduciría el mantenimiento y además contribuiría a que los habitantes tuvieran más oportunidades económicas

Sobre los componentes y subcomponentes del Programa, expresaron que existen lugares que necesitan puentes peatonales, como en el caso del municipio de San Antonio Sacatepéquez ya que el paso en período de lluvia es de mucho riesgo. Considerando que la población presenta diversas vulnerabilidades, que afectan su desarrollo.

Aportes

- Que se incluya la contratación o subcontratación de mano de obra local, no calificada, tanto en la construcción como en el mantenimiento, para que la inversión se reinvierta localmente y dinamice la economía local.
- Retomar la clasificación que a nivel nacional y oficial existen referente a caminos, carreteras rurales y principales.
- La importancia que el Programa, en conjunto con las autoridades municipales, comunitarias y de la Dirección de Caminos, desarrolle un mapa de priorización de las necesidades de infraestructura vial de cada municipio.
- Que se asegure realizar un monitoreo con las instituciones de gobierno, para el manejo de la inversión, así asegurar que los fondos del prestamos llegan para la ejecución de los proyectos priorizados. Ejercicio de auditoría que puede hacerse desde la sociedad civil en conjunto con las autoridades comunitarias y municipales.

Preguntas recurrentes de las y los participantes y respuestas planteada:

¿Cuánta es la inversión del BM y el préstamo? Y ¿Cuál es la forma de pago?

- No se tiene el dato específico de cuanto es el préstamo

¿Cómo se invertirán los fondos en los municipios de ADIMAM? Esta pregunta se hizo por escrito en el buzón, por eso no aparece la respuesta.

¿Cuántos kilómetros se estarían ejecutando de manera general? Esta pregunta se hizo por escrito en el buzón, por eso no aparece la respuesta.

¿Se considerará la posibilidad de construir vías alternas desde san Marcos cabecera hacia el altiplano?

- Se pueden hacer estudios para tener mayor información de lo que se puede hacer en estos casos

¿Se pueden modificar los criterios de selección y los de exclusión? Esta pregunta se hizo por escrito en el buzón, por eso no aparece la respuesta

b. Comentarios y propuestas sobre los impactos y riesgos ambientales y sociales

Principales comentarios

En relación a los impactos ambientales, se destacó la preocupación de que las carreteras a rehabilitar se encuentren en zonas de riesgos de derrumbes y deslizamientos. Se expresó que será importante que esos riesgos sean identificados según el nivel de la zona y se realicen obras resilientes para mitigar estos riesgos. (taludes bien diseñados, etc.)

Se consideró que los impactos sociales deben tomar en cuenta factores sobre el desarrollo económico local, acceso a la educación, desarrollo rural, acceso a los servicios municipales, evitar que se deteriore el tejido social de las localidades, la protección y seguridad de la población que resulte afectada durante la ejecución del programa.

Las instituciones de mujeres hicieron énfasis en el riesgo de la presencia de personal externo a los municipios durante la ejecución del programa, porque derivado de ello se han provocado problemas en las mujeres, como enfermedades de transmisión sexual, acoso sexual, prostitución, aumento de la violencia de género y alcoholismo. Tomar en cuenta como estos riesgos impactan de manera violenta en las comunidades y municipios.

Un planteamiento del alcalde de San Antonio Sacatepéquez es que son las mujeres son las quienes gestionan más apoyo para la mejora de los caminos rurales, son ellas las que caminan en el lodo para ir al molino de nixtamal, a traer agua, van por los niños a la escuela, transitan para la venta de sus productos, todo esto lo hacen caminando en condiciones de alto riesgo. Vinculado a esto la concejala del municipio de Comitancillo argumento que son las mujeres quienes han asumido la responsabilizado de otros temas de desarrollo comunitario, como consecuencia de los altos porcentajes de migración de sus esposos.

Consideraron como un riesgo que si el programa, lo ejecuta el gobierno central existe mucha burocracia, los procesos son muy lentos, el presupuesto no llega completo y los trabajos son de mala calidad y no duran.

Aportes

- Que se establezcan planes viables y las condiciones para reducir los riesgos e impactos, ambientales y sociales, considerando las condiciones sociales, económicas, culturales y organizativas de los municipios.
- Se deben establecer sistemas de control de los recursos que se van a invertir, definiendo lineamientos administrativos sólidos, para que el programa funcione con eficacia, transparencia y equidad (entre municipios). En respuesta a resolver realmente la problemática de malas condiciones de infraestructura vial del territorio.
- Que se considere la posibilidad de diseñar reglamentos y normativas internas sobre funcionamiento del programa, que minimice los riesgos sociales, como el de la presencia

de personal de otro lugar, la ruptura del tejido social, evitar el aumento del consumo de bebidas alcohólicas, entre otros.

c. Comentarios y aportes propuestas de comunicación y participación del Plan de Participación de Partes Interesadas y el Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos

Principales comentarios

Se afirmó la importancia de que el programa promueva un plan de comunicación y el mecanismo de quejas y reclamos, como una herramienta útil y válida para que se tome en cuenta las necesidades, aportes y problemas que derivados del programa se pueden generar.

Desde la perspectiva de una de las lideresas participantes, cuando se habla de quejas se pone una barrera muy fuerte para las mujeres, por un lado, debido a que el termino genera temor o desconfianza en cómo estas serán recibidas por las personas a quienes se les envían. Y por el otro lado, porque las mujeres tienen limitaciones para presentar quejas porque no saben leer ni escribir.

Aportes

- Se propone que este sistema de consulta se pueda realizar en las organizaciones comunitarias de mujeres que son apoyadas y fortalecidas por la Dirección Municipal de la Mujer, de los municipios en los que se va intervenir, tomando en cuenta a los aportes de las mujeres son muy importantes.
- Considerar cambiar el termino de quejas y reclamos, por aportes u otro termino que no genere barreras de comunicación y temor a presentarlas de parte de las mujeres. Así como identificar otra herramienta que permita acceso a las mujeres que no saben leer ni escribir poder presentar sus propuestas y quejas.

Anexos al informe de consulta

- Anexo 1. Matriz de comentarios de las dos reuniones de consultas realizadas en 2023
- Anexo 2. Listados de participantes de las dos reuniones de consultas realizadas
- Anexo 3. Agendas de cada reunión de consultas
- Anexo 4. Fotografías

Anexo 1. Matriz de comentarios de las dos reuniones de consultas realizadas en 2023

Consulta 1:

Palacio Maya, Cabecera Municipal de San Marcos

Representantes de: COCODES, organizaciones indígenas, organizaciones de mujeres, grupos de jóvenes

9:00 a 12:00 horas

Conducción metodológica: ADIMAM

ENTIDAD	Comentario, pregunta, sugerencia	Respuesta
Insumos de la presentación del programa y de los criterios de selección		
Representante de la Municipalidad San Miguel Ixtahuacán	Tramos que no son registrados Duda sobre los riesgos, como amenazas por deslizamiento, tomando en cuenta que este es alto. Qué pasa con esos tramos que tienen estos riesgos.	Este es un criterio de exclusión, se buscarán los mecanismos para responder a esto.
Alcalde de san Marcos	Tenemos comunidades grandes de San Marcos que ya tienen una intervención, ¿hasta dónde tienen que llegar los criterios que deben ser ampliados para que comunidades que son transversales no queden fuera?, tomando en cuenta que son de lugares que son muy retirados y que son caminos de terracería. En cuanto al registro de carreteras, el criterio de registro de caminos es una limitante porque no se tienen a capacidad de dar cobertura a los caminos, no se tienen registros claros de caminos. Esto genera un problema, no tendremos el recurso para mantener los caminos. Se debe dialogar con el equipo Caminos y la unidad técnica, para que esto del mantenimiento se logre. ¿Nos van a facilitar el registro o cómo se hará esta parte? ¿Caminos nos dará la facilidad de poder hacer este registro? Preocupa el tema de registro y mantenimiento. Me queda duda si se va a fortalecer la zona vial y el equipo, porque ya está muy deteriorado en nuestra zona. Ojalá se apoya a fortalecer la unidad técnica de ADIMAM para que nos ayude a sostener el programa.	Se piensa fortalecer la zona vial del departamento. Se deben fortalecer los criterios. Se debe hablar con el Banco Mundial para medir las alternativas. Esto debe ser con acompañamiento y visión del Banco y de la DGC. Lleva todo un proceso administrativo.
Representante del municipio de Sibinal	Un criterio debe ser con carreteras registradas, es importante que nos indiquen qué requisitos lleva registrar las carreteras y cuánto tiempo se lleva para lograr esto	Es con la dirección de mantenimiento vial, se hace una inspección, eso lleva dos o tres meses.
Líder de COCODE de 2do. Nivel, representante de la una micro región del municipio de Concepción Tutuapa	Tenemos 250 kilómetros sin registro, tenemos rutas rurales y departamentales, el municipio se caracteriza por no tener ni un kilómetro de asfalto, son como de 16 comunidades de 40 mil personas que serían beneficiarios si se lograra hacer ese camino. Quisiéramos que no sea un bacheo o un balastro, si no que tome en cuenta con un tramo de asfalto, para que no haya más afectados, como madres embarazadas que no pueden trasladarse de forma segura y rápida a los hospitales	Se deben de identificar las áreas; esto se hará con acompañamiento del Banco y de la DGC. Lleva todo un proceso administrativo.
Representante del Pueblo Maya Sipacapense ante el CODEDE.	Somos necesitados de esta intervención, debido a que el traslado a nuestros vecinos es importante, quiero hacer un comentario sobre en los criterios de exclusión, porque si entienden como son, nos deja a todos fuera. Tomando en cuenta que el riesgo es latente. Las municipalidades no tienen la capacidad para intervenir para el registro de carreteras y caminos, ¿quiero saber si esto queda a cargo de caminos?, si es así nos deja a todo fuera de ese alcance de programa. Sé que la inversión del BM no es permanente. Las carreteras que están a cargo de Caminos su mantenimiento debe ser a cargo del	Los criterios de selección van más allá de lo que se necesita y por eso tenemos que tomar en cuenta, varios aspectos, como los accesos a las escuelas, cuando las mujeres y los ancianos quieren ir a un puesto de salud, en donde están los principales problemas. Todo esto se tomará en cuenta para hacer la priorización de los proyectos

	Estado con COVIAL. El tiempo para ejercer un registro es mucho, este criterio de verdad nos dejara a todos fuera. El criterio de 10 años sin mantenimiento, pese a que algunas municipalidades hacen el mantenimiento, si se toman esos criterios no clasificamos. Que estos criterios de exclusión deben ser reconsiderados.	Esto debe ser analizado con el Banco Mundial y la DGC, para ver si es posible cambiarlo o modificarlo.
Representante de la municipalidad de Sipacapa	Hay 44 comunidades necesitadas de caminos, pero el presupuesto municipal no da más allá y no alcanza para cubrir esta parte, nos preocupa porque sabemos que esto no es posible de realizarse, si no tenemos registros de las carreteras.	
Alcalde del municipio de Tacana	Tengo 2 caminos rurales registrados, una limitante es que cuando uno viene a la zona vial para que den mantenimiento, para que las delegaciones de la zona vial respondan y sean más rápidas y se avance, esto no se logra. ¿Qué tanto se puede hacer para invertir en zonas no registradas? ¿También hay zonas si registradas las que, si requieren de mantenimiento y si dentro de las posibilidades de la DGC el BM, se puede invertir para que estos caminos sean tomados en cuenta aun que necesiten derecho de vía? Vivimos en zonas en las que hay mayor vulnerabilidad para la población, y eso se debe considerar.	Tiene que ser con terrenos autorizados y registrados porque son criterios del Estado, los que se deben registrar para poder intervenir. El tema del manejo del derecho de vía, es importante la negociación y que haya voluntad política. Pero caminos no va invertir en los que sean carreteras sin rutas registradas.
Representante de la sociedad civil y parte de la Pastoral de la tierra	En relación a los criterios de selección hay una lista larga, todas las municipalidades están en un nivel de pobreza, el registro de las carreteras no se tiene, por lo que se debe ampliar al trámite para el registro de las carreteras. ¿Cuánto va ser el apoyo de las municipalidades, tomando en cuenta que todos tienen necesidades de los caminos?	Con el ejecutivo se puede ser trabajar en conjunto y con los equipos de BM y con la DGC, se podrá hacer las gestiones que sean posibles y apoyar lo del registro de carreteras.
CONADI, representante del Consejo de personas con discapacidad.	Desde el punto de la accesibilidad para el intercambio comercial, el desarrollo cultural y la movilización, es importante que el programa tome en cuenta condiciones para las personas con discapacidad. Un problema serio es la falta de la señalización vinculado a la accesibilidad, por eso es necesario que se tomen en cuenta estos dos aspectos. Tomando en cuenta que se carece de condiciones para que se hagan los espacios para que los discapacitados puedan usar los transportes. Construir aceras que sean para que las personas con discapacidad y así se eviten riegos y se les facilite transitar. Que los alcaldes deban tener un plan de ordenamiento del territorio para que se ancle con programas de caminos y mejores rutas, para clasificar las áreas de vivienda, de bosques y de carreteras. Tomado en cuenta que el POT es una herramienta para el apoyo con el tema de accesibilidad territorial.	
Lideresa de organización La Voz Femenina del municipio de Comitancillo.	Estamos en zonas olvidadas por el Estado, que no tenemos beneficios, esperamos que este programa lo hagan para comunidades muy pobladas y retiradas, en las que ni siquiera tienen acceso a los puestos de salud, en el caso de las mujeres embarazadas que no tienen acceso a caminos ponen en riesgos su salud, también las personas	

	adultas. Si mejoramos las vías de transporte, también se ayudaría a jóvenes que tienen que ir a estudiar no entran taxis porque los caminos están en mal estado.	
Insumos para los impactos ambientales y sociales y el Plan de Partes Interesadas		
Representantes de Pueblos Indígenas del municipio de Sipacapa ante el CODEDE	El plan es importante conocer esto y que sea no solo en teoría, sino más bien en la práctica. ¿Cómo se va a manejar el plan de inserción? Esperamos que la empresa ejecutora sea inclusiva en la que se toma en cuenta la mano de obra del municipio, de hecho, ya hay empresas que prestan el servicio de carreteras, de repente se les puede hacer subcontratos a estas empresas más locales, con el objetivo de que la inversión cumpla otro propósito, que es beneficiar también a nuestra localidad y que no todo se valla para afuera que esta inversión la absorba la comunidad. Cuando el personal viene de afuera, es un riesgo latente, porque dejan hijos sin padre y por eso se debe evitar. Lo que se convierte en un impacto negativo.	Se deben elaborar planes de compensación sociales y ambientales para reducir los riesgos.
Representando del municipio de Rio Blanco ante el COCODE	Otro riesgo más que hay, cuando viene personal de afuera, es la influencia del consumo de bebidas alcohólicas y drogas que son las que lleva a las comunidades, que ponen en peligro a toda la población. Por eso es importante dar la oportunidad a las personas del municipio.	Son temas que se tomarán en cuenta
Representante del municipio de San Miguel Ixtahuacán	Riesgos del corte y tala de árboles, se deben reportar esta situación, coordinar con las municipalidades, para que se autoricen que estos árboles sean para su consumo familia. Que haya una verdadera coordinación con las comunidades y autoridades comunitarias y municipales. Esto para evitar demandas innecesarias al respecto.	Seguramente se va a contar con un equipo integrado, para que se logren los estudios, así contar con las licencias respectivas para evitar lo de la tala de árboles y hacer convenios para hacer la utilización de esos árboles
Coordinador de Asociación Nacional de Municipalidades de San Marcos,	Promover la unidad entre todos y priorizar los tramos carreteros que benefician a los colectivos, la unidad de los sectores facilita enfrentar los riesgos.	
Alcalde de Rio Blanco	Todos los municipios somos necesitados de proyectos de carreteras. Agradecer la porque este pPrograma será de gran impacto para los municipios, lo que dependerá también del interés de los alcaldes y de ADIMAM. Todos somos autoridades y tomando en cuenta los cambios de autoridades y los políticos en general, se debe tomar en cuenta que este es una posibilidad que se siga o no pos las elecciones, lo que se convierte en un riesgo, que pueda hacer que esto pueda cambiar que se mantenga el Programa.	Son riesgos que se pueden considerar
Representante de Pastoral de la Tierra	Siempre que se deben aprovechar de retomar las necesidades de la población, al inicio de un gran Programa como este.	

Presidente del COCODE del casco urbano de San Marcos	Que cuando estén con los alcaldes en la tarde, hagan énfasis de cuánto será la contraparte de la municipalidad, identificar bien cuanto será el aporte para cada comunidad y para cada municipio. Tener claro que será solo un ante proyecto y buscar los mecanismos para que desde caminos para hacer su trámite para apoyar al registro y ampliación de sus caminos. Los COCODES buscamos el mejoramiento de nuestra comunidad. Para que el Programa tenga auge en los municipios, los alcaldes deben mejorar la gestión de recurso desde los fondos del CODEDE, lo que también depende del liderazgo de los alcaldes para trabajar. Empecemos con lo que ya está reconocido por los caminos rurales. Que cada quien siga luchando y exigirles a sus alcaldes que cumpla.	
xConcejal del Municipio de Sibinal	Los proyectos sean desarrollados de forma equitativa y que ninguno se queda atrás todo desde un principio de equidad	
Gerente de ADIMAM	Todos somos partes interesadas, se compartió la información del Programa y recoger sus opiniones fue muy importante.	

Anexo 2. Listados de participantes de las dos reuniones de consultas realizadas

Archivo pdf adjunto (anexo 2 2023 Listado 1 y 2)

Anexo 3: Agendas de cada reunión de consultas

Programa de Infraestructura Vial Resiliente y Segura de Guatemala

Agenda Primera Consulta durante la fase de diseño del Programa

La primera consulta/reunión informativa, se realizará a través de dos reuniones, una con representantes de los Consejos Comunitarios de Desarrollo y representantes de grupos vulnerables, y otra con representantes de las instituciones de gobierno y de la sociedad civil, así como de los COMUDES.

PRIMERA REUNIÓN CONSULTA

Lugar: Palacio Maya, Cabecera Municipal de San Marcos Participantes: <i>Representantes de: COCODES, organizaciones indígenas, organizaciones de mujeres, grupos de jóvenes</i> Duración: tres horas de 9:00 a 12:00 horas Conducción metodológica: ADIMAM		
Horario	Tema	Responsable
9:00 - 9:10	Palabras de bienvenida (objetivo de la reunión)	Alcalde de San Marcos Presidente de ADIMAM Gerente de ADIMAM
9:10 - 9:30	Presentación del concepto del Programa (Objetivo, componentes, actividades, área de intervención, financiamiento, criterios de selección de los tramos)	DGC
9:30 – 10:00	Preguntas, comentarios y sugerencias	Participantes
10:00 –10:10	Refrigerio	
10:10 – 10:35	Principales riesgos e impactos ambientales y sociales identificados	DGC con apoyo equipo consultor
10:35 – 11:00	Preguntas, comentarios y sugerencias	Participantes
11:00 – 11:20	Presentación de propuestas del Plan de Participación de Partes interesadas (grupos identificados) propuesta de divulgación de la información, mecanismo y canales de quejas	DGC con apoyo equipo consultor
11:20 -11:40	Preguntas, comentarios y sugerencias	Participantes
11:40 – 11:50	Conclusiones y próximos pasos	DGC
11:50 – 12:00	Agradecimiento y cierre	DGC

SEGUNDA REUNIÓN DE CONSULTA

Lugar: Palacio Maya, Cabecera Municipal de San Marcos Participantes: <i>Representantes de: COMUDES, OGS, ONGs (de ambiente, de desarrollo, etc) alcaldes y funcionarios municipales</i> Duración: tres horas de 14:00 a 17:00 Conducción metodológica: ADIMAM		
Horario	Tema	Responsable
14:00 - 14:10	Palabras de bienvenida (objetivo de la reunión)	Alcalde de San Marcos Presidente de ADIMAM Gerente de ADIMAM
14:10 - 14:30	Presentación del concepto del Programa (Objetivo, componentes, actividades, área de intervención, financiamiento, criterios de selección de los tramos)	DGC
14:30 – 14:50	Preguntas, comentarios y sugerencias	Participantes
14:50 – 15:00	Refrigerio	
15:00 – 15:20	Principales riesgos e impactos ambientales y sociales identificados	DGC con apoyo equipo consultor
15:20 – 15:50	Preguntas, comentarios y sugerencias	Participantes
15:50 – 16:10	Presentación de propuestas del Plan de Participación de Partes interesadas (grupos identificados) propuesta de divulgación de la información, mecanismo y canales de quejas	DGC con apoyo equipo consultor
16:10 – 16:30	Preguntas, comentarios y sugerencias	Participantes
16:30 – 16:50	Conclusiones y próximos pasos	DGC
16:50 – 17:00	Agradecimiento y cierre	DGC

Anexo 4: Fotografías

Consulta con COCODES, Organizaciones indígenas, Organizaciones de Mujeres, Autoridades Ancestrales, Comunitarias y ONGs



Presentación de contenido del programa por representante de DGC



Representantes de organizaciones convocadas a la reunión de consulta



Participantes durante la presentación de los impactos sociales y ambientales

Consulta con Alcaldes, Concejales, Síndicos, Funcionarios Municipales y Representantes de Instituciones Públicas



Intervención del Alcalde de San Marcos en la apertura de la reunión de consulta



Alcaldes de los municipios de San José Ojetenam, Rio Blanco, San Antonio Sapatepequez, Tacaná , Concepción Turuapa y San Marcos durante el desarrollo de la reunión de consulta



Aval de las y los participantes sobre logro de objetivos de la reunión de consulta

ANEXO 6a

Informe de Resultados de Consulta Significativa de Partes Interesadas Con representantes del COREDUR Región Nor-Oriente

Programa

***“Infraestructura Rural y Movilidad para el Buen Vivir
(P178573)”***



Presentado por:

**Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y
Vivienda/MCIV**

Dirección General de Caminos – DGC-

Mayo, 2024

PRESENTACIÓN

El programa: Infraestructura Rural y Movilidad para el Buen Vivir, financiado por el Banco Mundial, consistirá en el mejoramiento de la conectividad vial y movilidad de las personas del área rural incluyendo a los modos no motorizados y peatones, mediante la rehabilitación y mejoramiento de tramos carreteros que sean resilientes al clima, es decir funcionales todo el año. Mejorará la seguridad vial en las áreas rurales seleccionadas y la generación de empleo local a través de las obras e intervenciones del proyecto. También permitirá mejorar la gestión de la red vial rural que incluye el mantenimiento de los caminos y la atención de emergencias. **Objetivos:** (i) mejorar la conectividad vial resiliente al clima en zonas rurales rezagadas seleccionadas y (ii) mejorar la gestión del sector vial nacional.

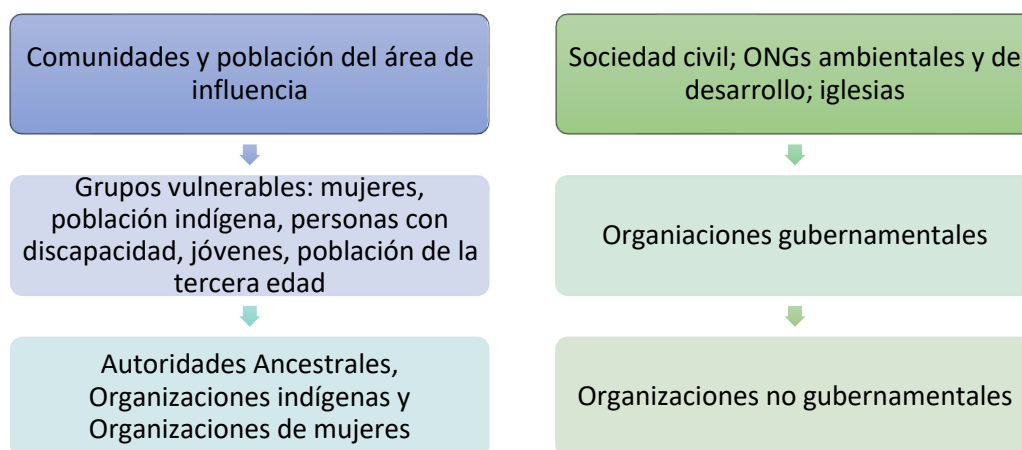
Las intervenciones que se enfocarán en tres regiones; Altiplano, Corredor Seco y las Verapaces, en las que se priorizarán aquellas vías con los niveles más vulnerables de la red vial y lo más cercanos a las comunidades. Proyecto que tendrá como unidad ejecutora a la Dirección General de Caminos – DGC.

Como parte del diseño del proyecto, se realizaron consultas significativas, con la finalidad de facilitar espacios de diálogo con las partes interesadas, para la socialización del Programa, la recopilación de aportes que permitieran validar y retroalimentar su contenido, los impactos, riesgos ambientales y sociales identificados y el plan de participación de parte interesadas y el mecanismo de atención a quejas. Para el caso de la región Nor-Oriente, dicha consulta se realizó en el Salón de Gobernadores del Centro de Gobierno, de la cabecera departamental de Zacapa, el día 7 de mayo 2024. Con el apoyo y coordinación del COREDUR, quien desarrolló la convocatoria y facilitó la logística necesaria para su realización.

A continuación, se presenta el informe que contiene los principales resultados y aportes identificados por las y los diversos actores y sectores participantes en dicha consulta. Informe que contiene: 1. Descripción de participantes. 2. Metodología implementada. 3. Principales resultados y 4. Anexos.

DESCRIPCIÓN DE PARTICIPANTES

Para presentar la descripción de las y los participantes de las consultas significativas, se considera importante identificar como desde el proyecto se definen a las partes interesadas, las cuales según el Plan de Participación de Partes Interesadas –PPPI, son:



Durante la realización de la consulta, participaron de forma activa y propositiva 44 participantes de 4 departamentos representantes de:

- Los Consejos de Desarrollo Regional – COREDUR; de organizaciones de: mujeres y trabajadores. Representantes de universidades; CODEDE; instituciones públicas; Gobernación Departamental, Gobernadores y Alcaldes Municipales.
- De los departamentos de:



En el siguiente cuadro, se presentan datos por sector y tipo de organización de las y los participantes.

Sector	Organización/institución /Municipio	# de participante s
<i>Organizaciones Indígenas y de mujeres</i>	- Representantes de Organizaciones de Mujeres	1
<i>Organizaciones comunitarias y de trabajadores</i>	- Representante de sector de trabajadores	1
<i>COREDUR</i>	- COREDUR Nororiente	5
<i>Alcaldes municipales y/o concejales</i>	- Del municipio de: San Diego del departamento de Zacapa	1
	- De Puerto Barrios y el Estor del departamento de Izabal	2
	- Del municipio de San Antonio Paz del departamento de El progreso	1
<i>Funcionarios municipales</i>	- G.S	1
	- Asistente de alcalde	1
	- Representante del Alcalde	1
<i>Instituciones públicas y otros sectores</i>	- SEPREM	1
	- CONRED	1
	- SEGEPLAN	4
	- Ministerio de Recursos Naturales y Ambientes - MARN	1
	- CODEDE	2
	- MICIVI	1
	- MINTRAB	1
	- Gobernación	8
	- Universidades privadas	1
	- USAC	1
	- MAGA	1
	- MINEDUC	1
	- FONTIERRAS	1
	- INE	1

	- CONAP	1
	- Secretaria Ejecutiva de la Presidencia	2
	- INFOM	1
<i>Total de participantes</i>		44

Fuente: elaboración propia con datos recopilados el 7 de mayo 2024, durante el desarrollo de la consulta significativa.

En el siguiente cuadro se presentan datos de identidad de género y de pueblo al que pertenecen las y los participantes.

Género	No.
Mujeres	10
Hombres	34
Pueblo	
Indígenas	0
Ladinos	44

METODOLOGÍA IMPLEMENTADA

Para el desarrollo de la consulta significativa realizadas el 7 de mayo en el COREDUR de la Región Nor-Oriente, como parte de una reunión extraordinaria. Se presentaron los siguientes temas:

- Diseño del programa: Infraestructura Rural y Movilidad para el Buen Vivir, financiado por el Banco Mundial
- Análisis inicial de riesgos ambientales y sociales-
- Propuestas de Plan de Participación de las Partes Interesadas y el Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos

Para lo cual se aplicó una metodología basada en un proceso inclusivo y participativo, aplicando el método de reuniones presenciales, con una duración de 3 horas, técnica que permitió la participación activa de las y los participantes quienes plantearon comentarios, aportes y sugerencias, así como preguntas que facilitaron identificar su mirada y propuestas respecto del contenido presentado. Consulta que se realizó en el Salón de Gobernadores del Centro de Gobierno de la cabecera municipal del departamento de Zacapa, espacio que aportó un ambiente adecuado y la logística necesaria para el logro del objetivo previsto.

Para asegurar recopilar la mayor parte de aportes de las y los participantes, se colocó un buzón, en el que las personas que no intervinieron en público hicieron sus preguntas y comentarios por escrito. La consulta fue facilitada por los responsables de este proceso de la DGC y el equipo de consultores del Banco Mundial, quienes implementaron la metodología, se contó además con el apoyo logístico del equipo técnico del COREDUR.

RESULTADOS DE LA CONSULTA SIGNIFICATIVA

A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos durante el desarrollo de la reunión de consultas significativas realizadas con las partes interesadas.

COMENTARIOS Y APORTES SOBRE EL DISEÑO DEL PROYECTO Y CRITERIOS DE SELECCIÓN

Principales comentarios

Las y los participantes en la consulta expresaron que la implementación de un programa de esta naturaleza debe ser a partir del conocimiento de la realidad social, económica y cultural de la región del corredor seco. Lo que implica contar con estudios y diagnósticos que aporten la información y análisis de la situación vial, ambiental y social de los departamentos, municipios, comunidades y de la población que será afectada o beneficiada en su ejecución. A partir de esto, plantearon que este territorio demanda muchas necesidades, entre ellas contar con caminos y carreteras con buenas condiciones para que la población pueda movilizarse sin riesgos y asegurar la comercialización de sus productos, acceso a espacios laborales y a servicios básicos.

Desde la mirada de las autoridades departamentales y municipales, las carreteras son parte fundamental del desarrollo de la sociedad, por lo que es necesario que reconstruir o rehabilitar sea con los recursos necesarios para que esas sean de calidad y larga duración. Tomar en cuenta que el tema de movilización y acceso es vital, como ejemplo los tramos carreteros que le corresponde a COVIAL darle mantenimiento y han pasado varios años sin que los hagan. Por lo que la ha tocado a los alcaldes asumir esta función e invertir recursos lo que les ha generado reparos de la contraloría, porque esta no es parte de la responsabilidad de las municipalidades.

Respecto a los componentes del programa

Las y los participantes, mencionaron que es importante como parte de los componentes el que se pudiera equipar a las municipalidades, para que cuenten con el equipo y maquinaria y así contratar mano local.

Hicieron énfasis en que es necesario que en las áreas priorizadas para los subproyectos, se deben identificar, en las que hay mayor necesidad de la población para poder trasladarse, como el caso de caminos rurales que han desaparecido y son indispensables para el desarrollo de las regiones.

Consideran que la parte de fortalecer la institucionalidad pública del gobierno es necesario para tomar acciones que reduzcan la burocracia y mayor transparencia por lo que implica el manejo de fondos. Este como un mecanismo para que las gestiones que se realicen sean de forma exitosa y correcta.

En relación a los criterios de priorización y exclusión,

Plantearon que los criterios propuestos por el programa pueden dejar a varios municipios sin posibilidad de ser parte del mismo. Consideran que estos pueden ser más flexibles, tomando en cuenta que, en la región de las Verapaces, ha mucha demanda de caminos nuevos, sobre todo rurales en comunidades abandonadas y muy lejanas de las cabeceras municipales.

Desde su punto de vista un criterio de priorización debería de ser, beneficiar a las municipalidades pequeñas que reciben menos aportes del gobierno, por ser las que administran el territorio de municipios más necesitados.

Preguntas recurrentes y respuestas presentadas:

¿Quién se encargaría de trabajar las carreteras y que rol tendrían las municipalidades?

- Ente ejecutor es la Dirección General de Caminos, como el brazo ejecutor del programa y el rol de las municipalidades será apoyar, aportar información y en el mantenimiento las carreteras.

¿El proyecto abarca tramos de carretera de Izabal?

- Este programa está orientado para las tres regiones, el Altiplano, la Verapaces el Corredor Seco, sin embargo, el tema de tramos carreteros que trabaja la Dirección de Caminos, está el estar.

¿En cada municipio se cuentan con planes de desarrollo municipales y de ordenamiento territorial, se van a utilizar para el proyecto?

- Es importante saber que se tiene la información desde cada una de ustedes como municipalidades, que puede ser un referente a considerar.

Aportes

- Un criterio a considerar, como en los territorios se comprende en enfoque de resiliencia que asegure que la rehabilitación y/o reconstrucción se de las carreteras sean resilientes del cambio climático.
- Al momento de priorizar la ejecución de una carretera, construir una vía alterna para asegurar la movilidad de la comunidad vía alterna
- Tomar en cuenta el componente de centralidades que plantean los planes de ordenamiento territorial del municipio, en las que se identifican las necesidades de acceso, centros de convergencias y como focos de atención y uso de los servicios públicos para la población.
- Realizar un mapeo de las condiciones de caminos rurales y así identificar ámbitos de influencia y de mayor necesidad en la probación.
- Prestar atención al diseño de carreteras, especialmente en las áreas que tienen curvas y asegurar una adecuada señalización.
- Hacer realidad en planteamiento del buen vivir, colocando en centro tramos carretero un centro de descanso, que cuenten con baños, una tienda de artesanías propias de la región y una oficina de información atendida por el INGUAT.
- Promover una articulación entre la Dirección de Caminos y el Ministerio de Desarrollo, para incluir un programa de mantenimiento de carreteras básico, en el que intervengan los comunitarios.
- Socializar el cronograma con las municipalidades seleccionadas en las regiones para evitar la duplicidad del uso de recursos, sino más bien lograr mayor aporte conjunto.
- Una vez finalizado el proyecto, será importante articular a los sectores de salud, educación, economía y empleo, desde lo comunitario y departamental para asegurar que los beneficios en la rehabilitación de las carreteras sean reales y generen desarrollo.

COMENTARIOS Y PROPUESTAS SOBRE LOS IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES

Principales comentarios

Para las autoridades gubernamentales, municipales, instituciones públicas y los diversos sectores que integran en COREDUR, para la implementación de programa es necesario tomar en cuenta regiones que en las que hay deslizamientos por ser áreas vulnerables, que año con taño se inundan, limitando el acceso y poniendo en riesgo a la niñez y adolescencia para ir a los centros educativos y a la población en general que no puede movilizarse por esa área.

Comentaron que, en la mayoría de proyecto de infraestructura vial, no siempre se consideran los impactos ambientales y sociales, tampoco se establecen medidas de mitigación de los riesgos que

estos proyectos puede causar en el territorio y a las personas. Por lo que consideran importante que el programa si lo tome en cuenta como parte de su estrategia de intervención.

Para los alcaldes de San Diego e Izabal para evitar más riegos en la época de lluvia, consideran que es necesario trabajar en la rehabilitación de la carretera del Rancho hacia Izabal, lo que ha provocado accidentes y otros desastres por ser una ruta principal y como autoridades municipales han solicitado a poyo de COVIAL a la que no han tenido respuestas, situación que no está en sus manos poder resolver, sin embargo, les ha tocado salir al rescate como medidas de emergencia.

Aportes.

- La readecuación del área afectada, como sembrar árboles.
- Incorporar al programa, una política de empleo de mano de obra no calificada, para incorporar a los actores de las comunidades rurales.
- Informar a la población por diferentes medios, sobre como se va a ejecutar el proyecto para que se tengan claridad de que se trata y de los impactos ambientales y sociales que puede causar su ejecución.
- Se debe considerar la realización de un diagnóstico de las zonas de mayor producción para identificar a los productores que pueden ser afectados y establecer alternativas para minimizar las posibles pérdidas que puedan tener, como medidas de mitigación y apoyo.
- Asegurar que los beneficios del programa lleguen a todos los sectores de la sociedad, porque esto representa mejorar a sus medios de vida, considerando que todos son portadores y merecedores de los mismos derechos y beneficios.
- Ampliar y explicar el concepto de resiliencia ante el cambio climático.

COMENTARIOS Y PROPUESTAS SOBRE MECANISMO DE QUEJAS

Principales comentarios

Desde la visión y conocimientos de las y los participantes de la consulta, identificaron que el sistema de quejas es como un medio de evaluación para ir verificando como el programa se va desarrollando y también para hacer aportes como partes interesadas, que ayuden a que la mejora en la implementación del mismo.

Consideraron que ese mecanismo facilita la presentación de dudas y reclamos, para dar paso a la identificación de medidas correctivas o alternativas de solución, que permitan avanzar y mejorar aquellas situaciones que puedan detener el proyecto y estar afectando a la población que es parte del área de influencia de las intervenciones realizadas en su territorio.

Reconocen que esta es una buena estrategia que el programa propone, porque eso significa que hay mucho interés en tomar en cuenta a la población rural, urbana, a las instituciones, autoridades municipales y gubernamentales para que de forma conjunta se vele por la adecuada ejecución del programa.

Aportes

- Implementar una fase divulgación de las quejas y del manejo de estas, según o se considere y hayan sido priorizadas, lo debe hacerse durante la ejecución del proyecto no hasta el final cuando ya la empresa se haya retirado y que esto sea en el tiempo prudente.

- Revisar la utilidad del buzón de quejas, ya que en algunas experiencias no ha sido funcional, porque las personas no quieren exponerse y a dar una queja.
- Promover la creación de una unidad de información en las comunidades, para que de forma directa se presentan las quejas o sugerencias, considerando que aún hay población que no sabe leer y escribir. Las que se registren en un acta para que haya constancia de que se atendieron y de las medidas que se utilizan para resolverlas.
- Que se genere un espacio con el apoyo de los COCODES, para realizar consultas más comunitarias que ayuden a identificar las necesidades y el sentir de la comunidad sobre las acciones de proyecto, de los beneficios que les traerá y de cómo aprovechar el sistema de reclamos y quejas.

ANEXOS

- Anexo 1. Matriz de comentarios de las dos reuniones de consultas realizadas
- Anexo 2. Listados de participantes (adjunto en formato pdf.)
- Anexo 3. Fotografías

Anexo 1:

Consulta:

Representantes de: Miembros del COREDUR

(Organizaciones de mujeres, Alcaldes Municipales e instituciones y otros sectores del Corredor Seco)

7 de mayo de 2024

Sede del Centro de Gobierno Zacapa

08:30 - 11:30

Comentario, pregunta, sugerencia	Entidad	Respuesta
Cantidad de carreteras y que se ponga atención al diseño de carreteras, especialmente aquellas que tienen curvas. El tema de señalización, también un convoy para mantenimiento de carretas rurales que este permanente en la región. Pensando en el buen vivir, que se coloquen centros de descanso para esta región que tengan baños, áreas de descanso y una tienda para artesanías propias del lugar uy una oficina atención de INGUAT.	Gobernador de Zacapa	
Cuando abrimos unas carreteras, sugerir que se contemple la recuperación del área, sembrar árboles y después de mantener las carreteras	Representante de MARN	
Las carreteras son parte fundamental del desarrollo de la sociedad, prestarle atención con el sentido de verificar cuales son las carreas prioritarias para ver el reacomodo. Asegurar que estén participando todos los sectores de la sociedad y comunidades para que sean las más favorecidas con este tipo de proyectos.	Director de INAB	

¿Quién se encargaría d trabajar las carreteras y que rol tendrían las municipalidades	INFOM	Ente ejecutor por la Dirección G de Caminos como brazo ejecutor. Se trabajar con equipos de mantenimiento y el rol de las municipalidades será apoyar, aportar información y el en mantenimiento las carreteras. La tarea es alinear a los actores y recursos el liderazgo local, comunitario, los recursos y la capacidad operativa y hacer que se construya y mantengan la obra. De esto lo más importante es el liderazgo local, apoyarse de esto, porque es quien tiene la capacidad operativa y quien hace el mantenimiento. Las municipalidades están en un camino crítico para este proyecto, tenemos que respetar y reconocer el papel del liderazgo local, es un desafío, el camino es de ustedes.
Como este programa puede favorecer a los estudiantes en el trayecto y su movilización. Como el programa puede favorecer cuando se afecte tramos para la movilización. Hay que considerar que las vías de acceso son malas y los proveedores de alimentos a los centros de educativos les es difícil el ingreso	MINEDUC Zacapa	
Toma en cuenta que se tenga en consideración en el tema de movilización y acceso de los productores para trasladar sus productos. Es importante hacer un diagnóstico de los lugares en donde hay productores y que puedan ser afectados y así definir bien medidas de apoyo y mitigación.	Represéntate del MAGA	
Proponemos alianzas con otras instituciones	SEPTEM	

Felicitarles por el proyecto importante es que quiero saber que abarca el proyecto los tramos de carretera de Izabal	Alcalde del Estor, Izabal	Este programa está orientado para las tres regiones en las que no está Izabal, sin embargo el tema del tramo carreteros del municipio del Estor lo maneja la Dirección de Caminos e
Según el cronograma del proyecto, creo que esperar como un año, propongo que se tema en cuenta equipar a las musicalidades para que ellas contraten mano de obra local, para la limpieza de carrereas. Entiendo que caminos nuevos no hay y pido que lo consideren porque hay mucha demanda y necesidades para más camino sobre todo rurales	Gobernador de Zacapa	
En cada municipio tienen sus planes de desarrollo municipales y planes de ordenamiento territorial y allí cada uno tienen sus centralidades como focos de atención a los servicios y accesos, por eso propongo que es lo consideren en la planificación, lo de las centralidades	Director de COREDUR Nor-Oriente	Es importante tener la información desde cada una de ustedes como actores, por eso tema las centralidades en los municipios es importante.
Impactos en lo que son deslizamiento como el tema de la Quebrada del Taño, por ser un área venerable que por años que se le invierte siempre se inunda, los niños no pueden pasar por la inundación, se complica poder atender a las personas. No solo en el municipio de la Unión si no que del departamento. No se dan los mantenimientos necesarios ni las medidas de mitigación para que estas carreteras estén en mejores condiciones.	Representen de CONRED	
Aportes de partes Interesadas y Mecanismo de Quejas		
En las áreas priorizadas se deben identificar en las que hay mayor necesidad, es importante tomar en cuenta que existen caminos rurales que han desaparecido que son importantes para el desarrollo de las regios. Es importante iniciar con un diagnóstico de esos caminos y carretas.	Universidades Privadas URL	

Proponer que se tenga una actividad específica con alces y directores de planificación y tener un mapeo de lo que son las condiciones de caminos rurales y así identificar ámbitos de influencia y saber en qué condiciones están las carreteras.	Representante del COREDUR	
Espacio de quejas pueden ser con los COCODES, desde las comunidades para que comenten y digan cómo ven el proyecto como un sistema de quejas	SEGEPLAN	Son aportes importantes porque son actores claves de las áreas de intervención del programa
La queja ya la llambria como una evaluación del trabajo para que se aporte a que todo pueda mejorar y darle solución para que se resuelvan y no dejar que esto se desarrolle más. Esto lo debemos hacer con mucha responsabilidad pensando en el bien común de la sociedad.	Universidad de San Carlos	
Informar a la población de cómo se va a realizar este tipo de proyecto y eso es una base para que los sepan de que se trata el proyecto.	Alcalde del Estor, Izabal	
Continuación de la carretera del rancho hacia Izabal, por ejemplo, esa parte cada vez que llueve es un desastre, llamamos y jamás llega ni COVIAL, ni caminos para que nos ayuden, es así como las municipalidades tenemos que salir a rescata esto. Sería bueno que tomen en cuenta como criterios a los municipios que reciben menos aportes.	Alcalde de San Diego, Zacapa	
El problema grave es la burocracia que implica el manejo de fondos, que se va de una oficina a otras y de ministerio a otros. Para que las cosas caminen correctas es necesario hacer cambios en so escritorios y ver de cerca quienes trabajan y quiénes no y a los alcaldes nos hacen perder el tiempo. Yo tengo 3 tramos carreteros que le toca a COVIAL darle mantenimiento ya paso más de 3 años y nada han hecho, por lo que nos toca invertir plata y a Contraloría dice que no nos toca y nos peno hallazgos, tenemos la voluntad y posibilidad de aportar e interés de trabajar.	Alcalde de san Antonio la Paz del Progreso	

Implementar una fase divulgación de las quejas y del manejo de estas, hay que hacerlo durante el proyecto no hasta el final cuando ya la empresa se fue, debe ser durante. Por una experiencia que ya paso de un COCODE que llego tarde a presentar su reclamo. Por eso es importante que estas quejas se resuelvan y divaguen a tiempo prudente. Y sobre todo como dar tratamiento y salida a esa queja.	Director COREDUR del Progreso	Por eso el sistema de quejas es importante porque en muchas ocasiones las personas en la comunidad de quedan calladas y no presentan sus quejas
El buzón de quejas es un instrumento muy obsoleto y no es funcional, porque a gente no quiere exponerse y dar una queja. Creo que es mejor que se establezca una unidad que intervengan en las comunidades directamente y allí valla a recoger las quejas y no solo que las escriban, porque muchos tienen una articulación directa de las municipalidades y no se atreven a presentar las quejas porque abecés esto implica represalias. Por eso que se cree una unidad para que recoja las quejas en unas actas para que se tenga constancia de que se atendieron las distintas quejas, esto es viable y se asegure que estas se lleven y resuelvan.	Director COREDUR Zacapa	El aporte es muy valioso como una parte para el diseño de este programa

Anexo 2. Listados de participantes

Archivo pdf adjunto (anexo 2 2024 Listado Zacapa)

Anexo 3.

Fotografías de Consulta con representantes del COREDUR del Nor-Oriente



Presentacion del contenido del Programa por representante de DGC



Participantes en la consulta significativa representantes de los distintos sectores del COREDUR de la Región Nor-Oriente



Presentación del plan de Partes Interesadas



Intervención de representante de SEGEPLAN

Anexo 6b

Informe de Resultados de Consulta Significativa de Partes Interesadas Con representantes del COREDUR de las Verapaces

Programa

***“Infraestructura Rural y Movilidad para el Buen Vivir
(P178573)”***



Presentado por:

**Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y
Vivienda/MCIV**

Dirección General de Caminos – DGC-

Mayo, 2024

PRESENTACIÓN

El programa: Infraestructura Rural y Movilidad para el Buen Vivir, financiado por el Banco Mundial, consistirá en el mejoramiento de la conectividad vial y movilidad de las personas del área rural incluyendo a los modos no motorizados y peatones, mediante la rehabilitación y mejoramiento de tramos carreteros que sean resilientes al clima, es decir funcionales todo el año. Mejorará la seguridad vial en las áreas rurales seleccionadas y la generación de empleo local a través de las obras e intervenciones del proyecto. También permitirá mejorar la gestión de la red vial rural que incluye el mantenimiento de los caminos y la atención de emergencias. **Objetivos:** (i) mejorar la conectividad vial resiliente al clima en zonas rurales rezagadas seleccionadas y (ii) mejorar la gestión del sector vial nacional.

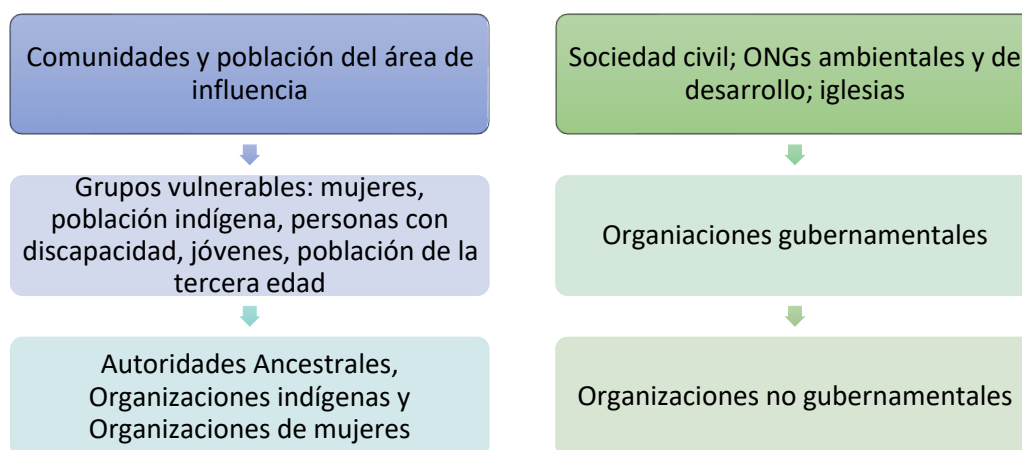
Las intervenciones que se enfocarán en tres regiones; Altiplano, Corredor Seco y las Verapaces, en las que se priorizarán aquellas vías con los niveles más vulnerables de la red vial y lo más cercanos a las comunidades. Proyecto que tendrá como unidad ejecutora a la Dirección General de Caminos – DGC.

Como parte del diseño del proyecto, se realizaron consultas significativas, con la finalidad de facilitar espacios de diálogo con las partes interesadas, para la socialización del Programa, la recopilación de aportes que permitieran validar y retroalimentar su contenido, los impactos, riesgos ambientales y sociales identificados y el plan de participación de parte interesadas y el mecanismo de atención a quejas. Para el caso de las Verapaces, dicha consulta Consultas se realizó en la Finca Los Castillo del municipio de Chamelco, del departamento de Cobán el día 3 de mayo 2024. Con el apoyo y coordinación del COREDUR, quien desarrolló la convocatoria y facilitó la logística necesaria para su realización.

A continuación, se presenta el informe que contiene los principales resultados y aportes identificados por las y los diversos actores y sectores participantes en dichas consultas. Informe que contiene: 1. Descripción de participantes. 2. Metodología implementada. 3. Principales resultados y 4. Anexos.

DESCRIPCIÓN DE PARTICIPANTES

Para presentar la descripción de las y los participantes de las consultas significativas, se considera importante identificar como desde el proyecto se definen a las partes interesadas, las cuales según el Plan de Participación de Partes Interesadas –PPPI, son:



Durante la realización de la consulta, participaron de forma activa y propositiva 63 participantes de 17 municipios de Alta y Baja Verapaz representantes de:

- Los Consejos de Desarrollo Regional – COREDUR; de organizaciones de: mujeres; Pueblos Mayas y de campesinos. Representantes del sector de pequeñas y mediana empresa; de cooperativas; COCODEs; CODEDE; de municipalidades; instituciones públicas; gobernación y alcaldes municipales.
- De los municipios de:

Cobán, San Pedro Carcha, San Juan Chamelco, Tactic, San Cristóbal Verapaz, Tactic, Santa Cruz, El Chahal, la Tinta, Tamahú, Senhú, Tukurú, Lanquin, Fray Bartolomé de las Casa, Raxrujá y Purulhá

- Municipios del Departamento de Alta Verapaz

San Miguel Chicaj, Salamá, Granados y San Gerónimo

- Municipios de Baja Verapaz

En el siguiente cuadro, se presentan datos por sector y tipo de organización de las y los participantes.

Sector	Organización/institución /Municipio	# de participantes
Organizaciones Indígenas y de mujeres	- Representante de Pueblo Maya Poqomchi', Kaqchikel y Q'eqchi'	3
	- Organización campesina	2
	- Representante de mujeres	1
Organizaciones comunitarias y de trabajadores	- COCODES	1
	- Representante de sector de trabajadores	1
COREDUR	- COREDUR Norte	4
Alcaldes municipales y/o concejales	- De los municipio de: Cobán, San Pedro Carcha, San Juan Chamelco, San Cristóbal Verapaz, Tactic, Santa Cruz, El Chahal, Tamahú, Senhú, Lanquin, Fray Bartolomé de las Casas, Raxrujá, Salamá, San Miguel Chicaj, Rabinal y San Gerónimo	16
Funcionarios municipales	- Dirección Municipal de Planificación	14
	- Asesor municipal	5
	- Auditor	1

Instituciones públicas y otros sectores	- Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales	1
	- Secretaria Presidencial de la Mujer - SEPREM	1
	- CONRED	1
	- INGUAT	1
	- Secretaria de Planificación- SEGEPLAN	1
	- Consejo de Desarrollo Departamental - CODEDE	2
	- Dirección de Caminos	1
	- MICIVI	1
	- MICUDE	1
	- CONRED	1
	- MINTRAB	1
	- Ministerio de Salud	1
	- Gobernación	1
	- Representante de Cooperativas	1
	- MIPYMES	1
	- Universidades privadas	1
	- ONGs	1
Organización de discapacitados	- CONADI	1
Total de participantes		63

Fuente: elaboración propia con datos recopilados el 3 de mayo 2024, durante el desarrollo de la consulta significativa.

En el siguiente cuadro se presentan datos de identidad de género y de pueblo al que pertenecen las y los participantes.

Género	No.
Mujeres	12
Hombres	51
Pueblo	
Indígenas	35
Ladinos	28

METODOLOGÍA IMPLEMENTADA

Para el desarrollo de la consulta significativa realizadas el 3 de mayo en el COREDUR de Cobán. Se presentaron los siguientes temas:

- Diseño del programa: Infraestructura Rural y Movilidad para el Buen Vivir, financiado por el Banco Mundial
- Análisis inicial de riesgos ambientales y sociales-
- Propuestas de Plan de Participación de las Partes Interesadas y el Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos

Para lo cual se aplicó una metodología basada en un proceso inclusivo y participativo, aplicando el método de reuniones presenciales, con una duración de 3 horas, técnica que permitió la participación activa de las y los participantes quienes plantearon comentarios, aportes y sugerencias, así como preguntas que facilitaron identificar su mirada y propuestas respecto del contenido presentado. Consulta que se realizó en el restaurante Los Castillo en el municipio de

Chamelco, espacio que aporte un ambiente adecuado y la logística necesaria para el logro del objetivo previsto.

Para asegurar recopilar la mayor parte de aportes de las y los participantes, se colocó un buzón, en el que las personas que no intervinieron en público, hicieron sus preguntas y comentarios por escrito. La consulta fue facilitada por los responsables de este proceso de la DGC y el equipo de consultores del Banco Mundial, quienes implementaron la metodología, se contó además con el apoyo logístico del equipo técnico del COREDUR.

RESULTADOS DE LA CONSULTA SIGNIFICATIVA

A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos durante el desarrollo de la reunión de consultas significativas realizadas con las partes interesadas.

COMENTARIOS Y APORTES SOBRE EL DISEÑO DEL PROYECTO Y CRITERIOS DE SELECCIÓN

Principales comentarios

Desde la voz y mirada de las y los participantes de la consulta, hicieron énfasis en que el territorio de las Verapaces es uno de los que muestra altos % de extrema pobreza, desnutrición aguda en niñez; con déficit altos de acceso a servicios de educación y salud de calidad y afectado fuertemente por el conflicto armado interno. Sumado a esto la presencia de empresas extractivas de los bienes naturales, tráfico de maderas preciosas y siembra de palma africana que está deteriorando la calidad de la tierra y absorbiendo el agua de la región. Siendo una región que aporta a la economía del país y de una riqueza natural, ambiental y biodiversidad, pero que por décadas ha sido olvidada por el Estado.

Un planteamiento es que se necesitan carreteras con pavimento que aseguren una larga duración, en óptimas condiciones que faciliten acceso a la población sobre todo la de comunidades rurales para que puedan transportar sus productos, acceder a servicios básicos, centros educativos, a la producción y para espacios laborales. En el caso de los alcaldes de San Pedro Carcha, Fray Bartolomé de las Casas, Cobán, San Gerónimo, Salamá y Purulhá, presentaron un listado de tramos carreteros que consideran de alta prioridad para sus municipios y la región.

Respecto a los componentes del programa hicieron énfasis en la importancia de que la empresa ejecutora asegure que la reconstrucción o rehabilitación de tramos carreteros sea trabajo con material de calidad para que sean de larga duración. Un aspecto que proponen es que el fortalecimiento institucional se traduzca en maquinaria y equipo para las municipalidades que les permita tener las condiciones para dar mantenimiento a las carreteras

En relación a los criterios de priorización y exclusión, un planteamiento es que los criterios sean flexibles y que para la priorización de las carreteras se con la participación de los alcaldes y sus equipos de planificación quienes tienen conocimiento del territorio de cada municipio, para que le den seguimiento durante el proceso de reconstrucción y promover espacios de información y sensibilización a las comunidades y población en general cuando se vaya a iniciar con la rehabilitación de tramos. Agregaron también que se analice sobre aquellos tramos que en los que hay sentencia ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos, en la que la que el Ministerio de Caminos no ha respondido a esas demandas, y otros tramos que son parte del proceso de resarcimiento.

Preguntas recurrentes y respuestas presentadas:

¿Rehabilitación de carreteras o construcción, mantenimiento o pavimentos y asfaltos?

- Se harán pavimentos con carreteras troncales, todo será en procesos de rehabilitación de acuerdo a criterios y necesidades de cada región.

¿De qué forma se van a administrar y distribuir los fondos?

- Se hará a través de una unidad ejecutará que será la Dirección General de Caminos del Ministerio de Comunicación.

¿Sería bueno aclarar qué tipo de caminos y carreteras se van a rehabilitar si son primarias, secundarias o terciarias?

- Serán tramos de caminos rurales, registrados por la Dirección General de Caminos y las carreteras troncales serian departamentales, nacionales y Centroamérica.

¿Quién hace el mantenimiento de las carreteras?

- Esta es una responsabilidad de COVIAL

¿Cómo parte del programa se pueden contemplar la instalación de puentes donde antes existían y ahora ya no? Esta pregunta se hizo por escrito en el buzón, por eso no aparece la respuesta.

¿Qué municipios se van a priorizar que serán beneficiados con el proyecto? Esta pregunta se hizo por escrito en el buzón, por eso no aparece la respuesta.

¿Cuáles es el % del préstamo que le va a corresponder a cada municipio? Esta pregunta se hizo por escrito en el buzón, por eso no aparece la respuesta.

Aportes

- En la descripción del programa, es importante definir el rol que jugarán cada una de las entidades que estarán involucradas, así como los mecanismos de coordinación que se va a establecer con las municipalidades a través de los alcaldes y el % de los fondos estimados para cada región.
- Para el proceso de selección de tramos carreteros incluir a los alcaldes, su equipo de planificación y a las autoridades comunitarias en coordinación con las DGC, tomado en cuenta su conocimiento de las condiciones de las carreteras, de las necesidades sentidas por la población y del contexto social de cada región. Lo que puede desarrollarse estableciendo mesas de trabajo y de socialización de aportes
- Hacer un mapeo de las carreteras que están aprobadas por la Dirección de Caminos que permita tener certeza legal y una evaluación de su condición, previo a la selección y priorización.
- Los criterios de selección deben considerar caminos rurales como centro de convergencia y conectividad y acceso, con potencial económico de la población que habita en ese territorio.
- Para seleccionar la empresa constructora se deben considerar criterios como ser certificadas, con experiencia comprobada en la construcción de carreteras de larga duración, la utilización de materiales de calidad, que cuenten con recursos humano capacitado y del lugar, con un mecanismo establecido de transparencia en el uso de los recursos.
- Que sea equitativo el uso de los recursos del préstamo y se cuente con mecánismos de fiscalización del uso de estos recursos. Reducir la burocracia que permita avanzar y cerrar la brecha de mal manejo de los recursos de parte del Estado.

- Que se considere la mano de obra de las comunidades bien remunerada, tomando en cuenta los altos índices de pobreza que hay que en las comunidades

COMENTARIOS Y PROPUESTAS SOBRE LOS IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES

Comentarios

Desde el conocimiento que tienen las y los participantes en la consulta, plantearon que debe considerarse al momento de implementar el programa en la región, la calidad de suelo, las características ambientales, los bienes naturales con los que se cuenta como región y las condiciones climáticas que se presentan en ciertas épocas del año, como elementos que marcan de la región de las Verapaces.

Un aspecto que enfatizaron el tema de las distintas zonas de derrumbe que existen, que ponen constantemente en condiciones de vulnerabilidad y riesgo al territorio y a la población, como las últimas tormentas naturales que dejaron secuelas graves en varios municipios de Alta Verapaz. Otro elemento que se identificó es la que se cuentan con algunos estudios ambientales los que pueden ser una base para los estudios específicos que se desarrollarán como parte del programa, los que pueden complementarse.

Desde las organizaciones de mujeres y la representante de la SEPREM un planteamiento que se presento es que en los impactos sociales es necesario considerar como el programa afecta a las mujeres y su economía, considerando que muchas se dedican a la economía informal y la agricultura como su principal actividad productiva. Otro actor que se mencionó de parte de CONADI, es como estos proyectos de infraestructura impactan en la población con capacidades diferentes, condición que la mayoría de instituciones y empresas que se dedican a estas actividades, no toman en cuenta.

Aportes.

- Debe establecer salvaguardas sociales y ambientales, en correspondencia con las condiciones socioambientales del territorio en el que se va a intervenir, esto en base a cada uno de los estudios técnicos, de impacto ambiental y de riesgos y de factibilidad que se diseñen, los que deben ser partir de la realidad y el contexto territorial, que sean elaborados por expertos conocedores de la región de las verapaces.
- Como acciones de mitigación de riesgos, prever la instalación de pasarelas, y áreas alternas de caminamientos para que las personas tengan acceso y posibilidad de resguardarse durante el periodo de trabajos en las carreteras.
- Considerar el impacto que tiene la rehabilitación de carreteras en la economía local, para definir acciones de mitigación, promoviendo programa de reactivación económica desde las comunidades, a partir de sus actividades productivas incluyendo la economía informal.
- Promoción de actividades de resguardo de la seguridad de las niñas, adolescentes y mujeres de las áreas de influencia del programa, en coordinación con SEPREM y las Direcciones Municipales de la mujer.
- Asegurar condiciones, caminamientos específicos para las personas con capacidades diferentes, para que tenga accesibilidad en el uso de los caminos y vías peatonales.

COMENTARIOS Y PROPUESTAS SOBRE MECANISMO DE QUEJAS

Principales comentarios

Para las y los participantes es importante contar con un mecanismo que permita que la población que habita el área de influencia del programa, tenga la posibilidad contar con un mecanismo para presentar quejas, reclamos y pedir el apoyo para resolver las situaciones que se deriven en la ejecución de las obras.

Plantearon que este también puede ser un medio para presentar preocupaciones, dudas y en algún momento propuestas, que aporten a la mejor ejecución de los sub proyectos y que minimicen o prevengan alguna situación adversa. Valoraron lo importante que dentro de la propuesta del programa se tenga previsto este plan en el que se considera que las partes interesadas se sientan con la seguridad de que pueden llevar sus preocupaciones o ideas.

Un elemento que reiteraron es que este mecanismo debe ser considerado como un proceso de búsqueda de alternativas de solución y un espacio valioso que ayuda a identificar los cambios que se necesitan.

Parte de las reflexiones que se hicieron de parte de las y los participantes en la consulta, es que debe verse el mecanismo de quejas como un sistema de dos lados, por un lado, como una oportunidad de hacer mejoras, por el otro lado, como un medio que puede generar retrasos en la ejecución.

Aportes

- Asegurar que se cuentan con las herramientas, personas y los recursos para resolver las quejas, reclamos o preocupaciones en un tiempo adecuado y con las respuestas pertinentes.
- Que sea un mecanismo ágil para no retrasar el desarrollo del proyecto.
- Establecer una ruta clara para priorizar y resolver las queja o reclamos
- Es importante que se realice una consulta específica con las partes interesadas desde el nivel comunitario, municipal y departamental que facilite la información del programa y la identificación de necesidades de cada territorio, nuevos aportes para evitar efectos o impactos que de la implementación los proyectos se deriven.

ANEXOS

- Anexo 1. Matriz de comentarios de las dos reuniones de consulta realizada
- Anexo 2. Listados de participantes
- Anexo 3. Fotografías

Anexo 1:

Consulta:

Representantes de COREDUR

(Organizaciones de sociedad civil, organizaciones de mujeres, representantes de los pueblos Keqchi, Achi', Pocomchi' y Kaqchikel, instituciones de gobierno, Gobernación y Alcaldes Municipales de Alta y Baja Verapaz)

3 de mayo de 2024

Restaurante los Castillo, San Juan Chamelco, Cobán Alta Verapaz

09:00 - 11:30

Comentario, pregunta, sugerencia	Entidad	Respuesta
¿Rehabilitación de carreteras o construcción, mantenimiento de pavimentos y asfaltos? Se prevé que la reparación dure más de tiempo y que se trabaje con recursos y materiales con mayor calidad y más duradero.	Alcalde de Fray Bartolome de las Casas	Se harán pavimentos con carreteras troncales. Todo será en procesos de rehabilitación. De acuerdo a criterios de selección y necesidades de cada región.
Nosotros estamos promoviendo la Mancomunidad, nos interesa las carreteras de Carcha a Senahú, ya que hasta ahora el Ministerio de Comunicación es un botín político para enriquecer a todos los que no tienen necesidades, por lo que deben tomar con seriedad su trabajo y hacer las cosas bien hechas y ayudar a quitar las bisagras burocráticas y para avanzar y tener ya acciones.	Alcalde de Santa Catarina la Tinta	
¿Sería bueno aclarar qué tipo de caminos y carreteras se van a rehabilitar si son primarias, secundarias o terciarias? Esperamos que se elimine el esquema de la burocracia que mantiene COVIAL, ya que tiene mucho tiempo que no responde. Sobre la ruta nacional 5 de caminos hay mucho que hacer para que el país salga adelante, con regiones	DMP de Granados Baja Verapaz	Serán tramos de caminos rurales, registrados por la Dirección General de Caminos y las carreteras troncales serian departamentales, nacionales y Centroamérica.

que son estratégicas. Se conoce de las sentencias que se tienen de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, en la que caminos no ha respondido a esas demandas, hay muchos sobre el tema de resarcimiento y se están retrasando, sería bueno tomar en cuenta esta situación.		
Ya no hay carreteras en buenas condiciones, sería bueno tener números de los recursos que se tienen y tener algo más claro. Somos municipios con extrema pobreza, por lo que, recomiendo, mejor priorizar pavimentos y ya no asfaltos, pero si pavimentos. La municipalidad les ha tocado hacer mantenimiento, esperamos que nos traigan presentaciones con acciones claras y presupuestos para resolver ayudarnos a resolver los problemas.	Alcalde de Cobán.	
Debemos comprender que lo del préstamo no depende mucho del Ministerio de Comunicación, sino más bien del acuerdo con el Banco Mundial, por eso es de conocer los mecanismos del diseño de este programa. Por eso se debe cumplir con los requerimientos que pide y el Estado debe responder. Debe tomar en cuenta que son municipios que son zonas de derrumbes	Representante del Pueblo Poqomchi' de Alta Verapaz.	
Aclarar el rol que jugaran cada una de las entidades, que mecanismos establecidos hay para este proceso. Entender que es lo que se tiene y lo que implica el prestamos, cuando iniciamos, cuando terminamos y que vamos hacer en cada uno de los procesos y tener claro los indicadores, impactos y las acciones de mitigación y planes de riegos. Que otros actores deben estar involucrados y hacer la ruta del proyecto para todas la etapa de implementación, también las alianzas de coordinación y definir qué % para cada región y del aporte tendrán para las municipalidades.	Gobernadora de Alta Verapaz	

Es importante que se haga una consulta más amplia con las partes interesadas en las comunidades		
Hay carretas que están construidas en fincas privadas, que va a pasar allí, hay puentes en la ruta Polochic, que están en riesgo de caer.	Alcalde de Tamahú	
Sería importante trabajar con proyectos que ya iniciaron, sería bueno hacer un mapeo y definir bien los criterios. Esto desde mesas de trabajo se técnicas de cada municipio. Que se incluya un espacio para sensibilización y que no se coloquen túmulos y evitar accidentes.	Representante de INGUAT	
El programa genera muchas expectativas, yo pediría recocer que Alta Verapaz es un departamento muy productivo, por eso las carreteras deben estar en buenas condiciones, por ejemplo, los tramos de Playa Grandes necesitan mejorar están en mal estado, son lugares que se pueden ayudar a mejorar las condiciones de vida para la. Hacer una comisión fiscalizadoras para que el dinero sea bien utilizado y evitar la corrupción	Representante de OGNs y Universidades privadas.	Se harán obras en los municipios asignados, la norma exige este proceso de consulta, es justo en la fase que en la estamos que es inicial. Se van a aplicar los criterios de priorización para definir los municipios. Se considerarán las sugerencias como un insumo para esta fase.
Así funciona el mecanismo de quejas como un proceso de búsqueda de alternativas, como un espacio valioso y ayuda a identificar lo que debemos cambiar para trabajar. Lo que se debe tomar en cuenta cómo resolver la queja, y asegurar quien la presenta y por qué, para evitar que esto retase el proyecto.	Representante de pueblo Poqomchi'	El mecanismo funciona a través de equipo técnicos nos que hace el análisis de las quejas y de su repuesta. Por eso se debe saber bien de donde viene y el tipo de problema que está afectando. Por eso definirán bien las estrategias y herramientas a utilizar.
Se considera que el sistema de quejas es un arma de doble filo, son buenas para identificar las debilidades, pero si es para atrasar el proyecto, es importante tener claridad de cómo se van a priorizar y dar respuesta.	Representante de Mujeres ante COREDUR.	Reiterar que estamos en la fase inicial del diseño y esta consulta es para que se definan las estrategias para evitar que esto se ocurra.

Se tiene ya la lista larga sería bueno que la conociéramos, para saber que municipios son ya identificados, y que se acá donde se prioricen los proyectos, esto debe ser un producto del segundo taller y lo más importante que sea en conjunto con los alcaldes, sociedad civil y comunidades.	Alcalde de San Pedro Carcha.	Se tendrá que agotar las etapas de priorización y selección de proyectos, se podrá considerar esta propuesta.
Necesitamos una mesa de trabajo para saber que propones, acá debemos tener una lluvia de ideas de ustedes y de las necesidades de cada municipio.	Representante de Pequeña y Mediana Empresa	
Parte de Impactos Ambientales y sociales		
El desarrollo de una salvaguarda para el tema de la planificación y estudios ambientales. Verificar con el Ministerio de Energía y Minas verificar cuantos carreteras están aprobadas .	Ministerio de Ambiente	
Proponer el tema de pasarelas y un caimiento y las personas puedan resguardarse. Reconocer el impacto que tienen proyecto de carreteras para que los productores para sacar sus cosechas y asegurar que esto evite perdidas.	Representante de Pequeña y Mediana Empresa	
Que cada municipio pueda presentar en un perfil de los tramos carreteros par que el préstamo que beneficie a los municipios más necesitados	Alcalde del Chahal	
Pensar en el acceso para las personas con discapacidad, yo no uso banquetas que no facilitan accesibilidad, cundo se usa bastón o silla de ruedas	Representante del sector de personas con discapacidad	
Que se nos indique si realmente nuestro municipio será tomado en cuenta, para avanzar y proponer loa proyectos que necesitamos. Que nos tomen en cuenta a los alcaldes para priorizar los proyectos, . considerando que somos quienes conocemos las áreas de nuestros caminos ya que COVIAL no tienen la capacidad y disponibilidad para resolver los problemas de acceso a las comunidades	Alcalde de Salamá	

Se tenga una normativa para las empresas madereras, para evita que sigan deforestando nuestros territorios.	Representes de ONGs y Universidades.	
Que se considere el tema de la reactivación económica de las comunidades tomando en cuenta que allí es donde hay demasiada pobreza especialmente en las mujeres y que ellas tengan mejor acceso para el uso de las carreteras y buscar la equidad entre hombres y mujeres en estos temas.	Representante de SEPREM	
Que sea equitativo el uso de los recursos para que cuando sea el proceso de licitación sea haga fiscalización del uso de estos recursos	Municipalidad de Cobán	
Debe establecerse salvaguardas sociales y ambientales, como base los estudios técnicos, como de impacto ambiental, documentos que se diseñen desde la región y que el BM los revisa. No generar falsas expectativas y que se presente la lista que ya tienen el ejecutivo.	Representante del pueblo Poqomchi'	
Esperemos que realmente se hagan estudios en los municipios en los que se va a intervenir, por eso muchos porque puede ser que ya muchos no están priorizados. En el congreso ya sabemos que todo se quedará allí y esto no está aprobado todavía y entonces todo allí se quedará detenido.	Asesor Jurídico de la Municipalidad de Panzos.	No hay ningún proyecto priorizado aun, solo una lista larga que se tendrá que usar los criterios de selección y eso pasa por un proceso y una ruta.
Se debió indicar que este es un proceso y que no se aclaró bien de que etapa estamos agotando allí, para que no se crea que ya vamos con el proyecto	Alcalde de san Gerónimo, Baja Verapaz	
Tener claridad la fase y la temporalidad de cada etapa y de la priorización y mayor claridad de que son los criterios de priorización y exclusión	Directora del COREDUR Baja Verapaz.	
Preocupa quienes harán la priorización, hay poca confianza en SEGEPLAN, porque es gente que está detrás de un escritorio.	Representante de Municipalidad de Cobán.	

La convocatoria se hizo para hablar de los 150 millones de dólares que lamentable se distribuirán en 3 regiones, entonces que se divida de forma equitativa.	Alcalde de Cabon.	
Todo debe ser canalizado a través del Sistema de Consejos de Desarrollo, como presentantes de la SEP y desde allí se dote a las municipalidades para que tenga su equipo para trabajar	Representante de Pueblos Poqomchi'.	
Si son 150 millones, que se reparta los 50 millones a cada región y con eso cada municipalidad pueda comprar un equipo y maquinaria para dar mantenimiento a las carreteras.	Alcalde de Salama, Baja Verapaz	

Anexo 2. Listados de participantes

Archivo pdf adjunto (anexo 2 2024 Listado Coban)

Anexo 3.

Fotografías de Consulta con representantes del COREDUR de las Verapaces



Presentacion del contenido del Programa por representante de DGC



Presentacion del Mecanismo de Quejas del Programa por Especialista Social de la DGC



Participantes en la consulta significativa representantes de los distintos sectores del COREDUR de las Verapaces