**ALINEAMIENTO DEL “PROGRAMA DE DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL” CON EL MARCO DE POLITICAS PÚBLICAS VIGENTE.**

**INTRODUCCIÓN.**

La formulación de la propuesta de “Programa de Desarrollo de la Infraestructura Vial –PDIV-”, relacionada con la gestión de financiamiento a través de un préstamo con el BID, responde y está alineada con el marco de políticas públicas vigente en el país, que incluyen a los Objetivos de Desarrollo Sostenible –ODS-, al Plan de Desarrollo 2032 K’atún, Plan de Acción de Cambio Climático, Plan Estratégico Institucional y los planes municipales de desarrollo correspondientes a los lugares de intervención.

El **objetivo general** del “Programa de Desarrollo de la Infraestructura Vial –PDIV-” es contribuir con la mejora de la productividad mediante la provisión de infraestructura adecuada y de servicios de transporte seguros y confiables, permitiendo el acceso a mercados y servicios sociales básicos.

Los **objetivos específicos** son contribuir a mejorar los niveles de servicio y la calidad de la red intervenida, a través de obras de mejoramiento y rehabilitación, que resultará en reducción de costos de operación vehicular y de tiempos promedio de recorrido, y el incremento del tráfico.

1. **RELACIÓN DEL PROGRAMA CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE –ODS-**

La infraestructura vial en buenas condiciones, es factor determinante para el logro del desarrollo socioeconómico de un país, permite garantizar acceso a los servicios esenciales, por lo que el Programa se vincula con el ODS 1: “Terminar con la pobreza…”.

Las intervenciones en proyectos viales como los que se incluyen en este Programa, promueven “…el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible…”, ODS 8.

El ODS 9: “Construir infraestructura resiliente…” es el que tiene una mayor armonización con los objetivos del PDIV, dado que implica; “Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, lo que incluye las infraestructuras regionales…para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos” (Meta 9.1 del PND)

1. **VINCULACIÓN CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO K´ATUN 2032**

En relación con el Plan Nacional de Desarrollo K´atun 2032, la planificación de los proyectos viales de la Dirección General de Caminos está vinculada directamente con los siguientes Ejes:

1. Eje 1 Guatemala urbana y rural
2. Eje 3 Riqueza para todas y todos
3. Eje 4 Recursos naturales hoy y para el futuro

Los proyectos del “Programa”, están relacionados con la atención de esos ejes. En el siguiente cuadro se muestran Ejes, Prioridades, Metas, resultados y Lineamientos y las acciones de la DGC, que coinciden con la intervención del nuevo préstamo:





1. **EL PROGRAMA Y SU RELACIÓN CON EL PLAN DE ACCIÓN NACIONAL DE CAMBIO CLIMÁTICO**

La planificación de la DGC, que incluye la formulación del “Programa de Desarrollo de la Infraestructura Vial”, se enmarca dentro de los objetivos del PNCC, los cuales se indican a continuación:

**Objetivo General:**

Definir, de forma clara y ordenada, las principales acciones y lineamientos que las instituciones de gobierno y demás sectores del Estado deberán seguir a efectos de contribuir de manera efectiva a la reducción de la vulnerabilidad en que se encuentra la mayoría de la población nacional, a ampliar la capacidad de adaptación del país y a reducir las emisiones de gases efecto invernadero, ante la amenaza de los efectos del fenómeno del cambio climático y la variabilidad del clima.

**Objetivos Específicos:**

Se refieren a lo que se espera del Plan como instrumento que sirva para la mejor conducción del gobierno y la toma de decisiones en términos generales. Se trata de un ámbito que se ubica por encima de la gestión temática y más bien atañe a las más altas esferas -aquellas con capacidad dispositiva para la planificación y la coordinación interinstitucional- porque son de carácter transversal.

* Orientar la institucionalidad pública y demás sectores del Estado vinculados a la temática, respecto a las acciones a ser implementadas en el corto, mediano y largo plazo.
* Orientar la elaboración de los planes estratégicos institucionales, definiendo las prioridades en la planificación sectorial, territorial e institucional.
* Definir criterios de priorización de la inversión pública vinculada a la implementación de acciones para reducir la vulnerabilidad y promover la adaptación ante los efectos del cambio climático.
* Definir prioridades para la cooperación internacional.

Ante su condición de alta vulnerabilidad, para Guatemala el cambio climático representa una carga adicional y desproporcionada. Para que el país logre avanzar hacia el desarrollo sostenible se hace necesario una adecuada planificación y la adopción de medidas en el ámbito económico, social y ambiental. El establecimiento de medidas de adaptación, de mitigación y reducción de vulnerabilidad al cambio climático representan una oportunidad de transformar el modelo de desarrollo a uno menos vulnerable, más inclusivo y con bajas emisiones.

1. **VINCULACIÓN DEL “PROGRAMA” CON EL PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL DEL MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA –CIV-**

En la planificación institucional del CIV se incluye para la Dirección General de Caminos, el siguiente:

**OBJETIVO INSTITUCIONAL**

“Incrementar, mejorar y conservar la infraestructura vial del país, favoreciendo la integración regional, el crecimiento socioeconómico del área rural, el acceso a sitios de interés turístico y nuevos mercados, tanto en el ámbito nacional como internacional y responder en caso de emergencia por daños en la red vial ocasionados por la vulnerabilidad a fenómenos naturales”.

El Objetivo General del “Programa” consiste en “Contribuir con la mejora de la productividad mediante la provisión de infraestructura adecuada y de servicios de transporte seguros y confiables, permitiendo el acceso a mercados y servicios sociales básicos”. Los Objetivos Específicos se refieren a “Contribuir a mejorar los niveles de servicios y la calidad de la red vial intervenida, a través de obras de mejoramiento y rehabilitación, que resultará en reducción de costos de operación vehicular y de tiempos promedio de recorrido y el incremento del tráfico”.

El Programa de Desarrollo de la Infraestructura Vial responde al problema 2 del Plan Estratégico Institucional: “Población rural con accesos limitados a centros urbanos y/o corredores principales”

Dentro del desarrollo de la problemática se identifica:

1. Las poblaciones de las regiones Norte, Noroccidental y Suroccidental del país con limitado acceso a centros urbanos y/o corredores principales.

2. Caminos rurales con mala transitabilidad (capacidad y seguridad)

1. **RELACIÓN DEL PROGRAMA CON LOS PLANES DE DESARROLLO MUNICIPAL**

De acuerdo con los Planes de desarrollo de los municipios de San Cristóbal Cucho[[1]](#footnote-1) y El Quetzal[[2]](#footnote-2), departamento de San Marcos; Patzún[[3]](#footnote-3) y Tecpán Guatemala[[4]](#footnote-4) del departamento de Chimaltenango con la ejecución del proyecto Mejoramiento carretera RN 12 Sur, Fase I, tramo: Guativil – El Quetzal – Sintaná; Mejoramiento de carretera del tramo: Paquip – Río Motagua y Mejoramiento carretera RD-CHM-4, tramo: Tecpán Guatemala – Patzún; se mejorarán la condición de transitabilidad en los municipios y se contribuirá a alcanzar la meta de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para Guatemala, los objetivos estratégicos a nivel municipal en los siguientes temas:

1. Reducir los niveles de pobreza en un 50%,

2. Contribuir en la salud materno – infantil,

3. Mejorar las condiciones de salud de la población en general,

4. Promover la igualdad de género y la educación en el nivel primario.

5. Potenciar nuevas actividades económicas (diversificación agrícola) para disminuir la pobreza y mejorar los ingresos de la población.

6. Favorecer el acceso a servicios básicos como: agua potable, energía eléctrica, la extracción de desechos sólidos, manejo de excretas y aguas servidas.

7. Fomentar nuevos segmentos de inversión pública y privada que generen nuevas fuentes de empleo (creación de pequeñas y medianas empresas) en las áreas aledañas al proyecto.

En las actividades de transporte se aumentará la oferta del tipo de vehículos disponibles para el transporte de personas y la producción a los diferentes destinos de la región y se contará con una oferta (carretera) que brinde un buen servicio durante todo el año.

Se facilitarán las condiciones del transporte de la producción, beneficiando a los productos en la reducción de sus costos en el traslado de sus materias primas, sus bienes y la obtención de mejores precios por sus productos.

Se mejorarán los niveles de vida de la población al facilitar el acceso a una mayor oferta de bienes de consumo y una posible reducción de sus costos de vida.

En el caso del municipio de Tecpán Guatemala, lo más relevante es mencionar que cuenta con un fácil acceso a la cabecera municipal ya que la ruta CA-01 Occidente recorre gran parte del municipio, esto es un factor que ayuda a la comunicación de sus comunidades. Pero a pesar de este aspecto positivo con la cabecera municipal de Patzún aún no se cuenta con una ruta asfaltada, aspecto que vendría a beneficiar no solamente a estos dos municipios, sino también al tránsito que circula sobre la ruta CA-01 Occidente al contar con una ruta alterna desde el kilómetro 90.0 ingreso a la cabecera municipal de Tecpán Guatemala hasta el kilómetro 68.0 donde se encuentra el ingreso de la ciudad de Patzicía por la Ruta Nacional 1.

Con relación al proyecto de Paquip – Río Motagua, además de brindar una vía de comunicación asfaltada para las comunidades del norte del municipio de Tecpán Guatemala, también se visualiza como una vía de acceso al departamento de Quiché y a la cabecera municipal de Chiché, reduciendo el recorrido que actualmente se realiza por la ruta CA-01 Occidente desde Los Encuentros y Chichicastenango; esto brindará nuevas oportunidades de ingresos a la población y generara mayor inversión en pequeñas y medianas empresas de las diferentes actividades relacionadas a la infraestructura vial en la atención a los usuarios de la ruta (restaurantes, comercios, gasolineras, talleres mecánicos, etc.)

1. **CONCLUSIÓN**

La Planificación a todo nivel, acorde con las Políticas Públicas vigentes, tiene un **impacto directo** en la formulación y propuesta del Programa de Desarrollo de la Infraestructura Vial, ya que como se observa, éste responde a sus principales orientaciones.

1. Plan de desarrollo San Cristóbal Cucho, San Marcos, Segeplan 2011-2025 (serie PDM SEGEPLAN: CM 1225) [↑](#footnote-ref-1)
2. Plan de desarrollo El Quetzal, San Marcos, Segeplan 2010-2025 (serie PDM SEGEPLAN: CM 1220) [↑](#footnote-ref-2)
3. Plan de desarrollo Patzún, Chimaltenango, Segeplan 2011-2025 (serie PDM SEGEPLAN: CM 407)

   [↑](#footnote-ref-3)
4. Plan de desarrollo Tecpán Guatemala, Chimaltenango, Segeplan 2011-2025 (serie PDM SEGEPLAN: CM 406) [↑](#footnote-ref-4)