

## Resumen de la Revisión Ambiental y Social (RRAS) AUTOPISTA ESCUINTLA PUERTO QUETZAL - GUATEMALA

**Idioma original del documento:** Español  
**Fecha de emisión:** diciembre 2024

### 1. Información general sobre el proyecto y el alcance de la Revisión Ambiental y Social de BID Invest

La presente operación consiste en un préstamo de corto plazo para el Consorcio Autopistas de Guatemala, Sociedad de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (“CONVÍA”, el “Cliente” o la “Concesionaria”), la primera sociedad de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica de Guatemala, conformada en 2017 e integrada por los grupos Marhnos, de México, y Precon, de Guatemala, para financiar la rehabilitación, administración, operación, el mantenimiento y la construcción de obras complementarias de la carretera Escuintla-Puerto Quetzal (el “Proyecto”), bajo el primer esquema de Asociación Pública Privada (“APP”)<sup>1</sup> de infraestructura en la historia de Guatemala. El Proyecto prevé intervenciones en la Ruta Centroamericana CA-9 Sur A, desde el kilómetro 60.9, hasta la puerta fiscal de Puerto Quetzal, en el kilómetro 102.1 (la “Autopista”) para (a) atender los requerimientos de tránsito actuales y futuros, (b) mejorar los niveles de servicio, seguridad y comodidad para el usuario, (c) fomentar la creación o consolidación de polos de desarrollo en la región y (d) mejorar la vialidad del recinto de Puerto Quetzal.

El proceso de Debida Diligencia Ambiental y Social (“DDAS”) incluyó, entre otros aspectos, los siguientes: i) la revisión de información relevante al Proyecto como la Evaluación Ambiental Inicial (“EAI”) de la Autopista, las licencias ambientales obtenidas, las políticas de derechos humanos, de igualdad de género, de responsabilidad social, procedimientos, instrumentos y protocolos de seguridad y salud en el trabajo, autorizaciones varias, entre otros; ii) entrevistas y reuniones técnicas de trabajo con personal directivo y operativo del Cliente, EPC y contratistas; y iii) visitas a las áreas de influencia que incluyó entrevistas con partes interesadas de las distintas localidades.

Para asegurar el compromiso del Proyecto con el respeto y la protección de los derechos humanos, su tolerancia cero ante represalias, y su empeño en proveer y garantizar un entorno seguro para que las partes interesadas puedan expresar sus preocupaciones sin temor a retaliación alguna, el proceso de DDAS también incluyó la revisión de varios documentos y políticas relacionados con estos temas.

### 2. Clasificación ambiental y social y justificación

De conformidad con la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social de BID Invest, el Proyecto ha sido clasificado en la Categoría B, debido a que podrá generar, entre otros, los siguientes impactos y riesgos durante su fases de construcción-rehabilitación y de operación y mantenimiento (“O&M”):

---

<sup>1</sup> La APP tiene una duración de 25 años.

i) alteración de la calidad del aire por emisión de material particulado y emisiones gaseosas; ii) generación de residuos sólidos peligrosos y no peligrosos y aguas residuales domésticas e industriales; iii) generación de desechos de construcción; iv) cambios en las condiciones de drenaje e incremento de procesos erosivos (relacionados con la recarga hídrica); v) interferencia en el tránsito con comunidades vecinas; vi) posibles riesgos laborales; vii) generación de efecto barrera para fauna; viii) generación de ruido y vibraciones; y ix) consumo de agua. Estos impactos y riesgos se estiman serán de mediana a baja intensidad, limitados en tiempo y espacio, y podrán ser gestionados a través de medidas de prevención, mitigación y compensación.

Las Normas de Desempeño (“ND”) activadas por el Proyecto son: i) ND1: Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales; ii) ND2: Trabajo y condiciones laborales; iii) ND3: Eficiencia del uso de los recursos y prevención de la contaminación; iv) ND4: Salud y seguridad de la comunidad; y v) ND5: Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario.

### **3. Contexto ambiental y social**

#### **3.1 Características generales del sitio del proyecto**

El Proyecto, ubicado en la región V (región central) de Guatemala, en el departamento de Escuintla, cruzará el municipio de Escuintla (inicio de la Autopista) y el de Puerto San José, donde finalizará, a la entrada a Puerto Quetzal 7 km al oeste de la Autopista se encuentra el municipio de Masagua.

Para el desarrollo del Proyecto, el Cliente ha suscrito un contrato de ingeniería, procura y construcción (“EPC”, por sus siglas en inglés) con Marhnos Desarrollo y Construcción, S.A. de C.V. (“MADECO” o el “EPCista”), y uno de operación y mantenimiento con la Operadora de Autopistas S.A. (“SIVA” o la “Operadora”). El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (“MCIV”) de Guatemala participa como ente rector del Proyecto, y la Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de la Infraestructura Económica<sup>2</sup> (“ANADIE”) actúa como entidad fiscalizadora.

La fase de construcción del Proyecto<sup>3</sup> se llevará a cabo en dos etapas: i) Etapa I, cuya ejecución finalizaría en julio de 2026, y que comprende (a) la conformación de la estructura de pavimento y de la capa de rodadura, (b) la construcción de siete distribuidores a desnivel, siete pasarelas inclusivas, 14 paradas de buses, 2 garitas de peaje, y 5 estaciones de control de pesos y dimensiones y (c) la rehabilitación del circuito portuario; y ii) Etapa II, cuya construcción comenzará en el séptimo año, y que comprende la construcción de la interconexión con la CA-9 Sur, el paso elevado y el retorno a desnivel. La fase de operación y mantenimiento (o fase de explotación) dará inicio en julio de 2026, una vez se haya concluido la Etapa I de construcción.

---

<sup>2</sup> ANADIE es la institución especializada del Estado Guatemalteco que gestiona, coordina y promueve iniciativas y proyectos de infraestructura económica en el país, a través de la modalidad de alianzas para el desarrollo de infraestructura económica

<sup>3</sup> El proyecto incluye la rehabilitación de la pista de rodadura con combinaciones tecnológicas como colocación de pavimentos flexibles reforzados con geocompuestos hasta reconstrucción de pavimentos flexibles en las áreas más afectadas. Para los puentes del Limoncillo, El Naranjo, los retornos del km 75 y 98, y los distribuidores de tránsito Taxisco, Masagua, Obero y Suquite, se planificaron estructuras isostáticas con vigas de concreto preesforzado. Las intervenciones contemplan además la rehabilitación de drenajes mayores y menores, 16 pasos de ganado, la eliminación de retornos a nivel, la construcción de carriles de aceleración y desaceleración, la colocación de defensas metálicas, el mejoramiento de la señalización, la instalación de cámaras de seguridad, y la iluminación en lugares estratégicos.

A través de la carretera Escuintla-Puerto Quetzal transita más del 50% de las importaciones y exportaciones de Guatemala, las cuales luego son transportadas por vía marítima. La economía de la zona de influencia se basa principalmente en la actividad agropecuaria, destacando el cultivo de caña de azúcar, algodón, café, una variedad de frutas tropicales, granos básicos, legumbres, plátanos, bananos y forrajes como el sorgo. La ganadería ocupa grandes extensiones de territorio. La agroindustria está representada por grandes ingenios azucareros y fábricas que procesan insumos agropecuarios, como fábricas de papel, cartón, licoreras, aceites de citronela, té de limón, café y arroz.

Los municipios considerados dentro del área de influencia directa (“AID”) del Proyecto son: Escuintla, Masagua, Puerto San José, Iztapa, Taxisco, Aldea San Miguel de Las Flores (kilómetro 83) y Aldea La Guardianía (kilómetro 93). El área de influencia indirecta del Proyecto (“AI”), incluye además cuatro nuevas comunidades colindantes con la carretera (todas ubicadas en el municipio de Masagua), que cuentan con Consejos Comunitarios de Desarrollo Urbano y Rural (“COCODEs”): los caseríos El Socorro (kilómetro 72.5) y Desierto Verde (kilómetro 78), ambos en dirección norte-sur; y La Sabana (kilómetro 77.5) y Torremolinos / Costa Linda (kilómetro 80.5), ambos en dirección sur-norte. También incluye a las comunidades de Masagua cercanas a la CA-1A, que tendrán un impacto indirecto debido a la desviación del tráfico y al parcelamiento, Arizona, al final del tramo, con acceso en el kilómetro 97.

El Departamento de Escuintla tiene una rica diversidad cultural, con una fuerte influencia maya en municipios de Palín<sup>4</sup>, Guanagazapa y San Vicente Pacaya, donde se encuentran los principales grupos étnicos, que representan alrededor del 5% de la población.

Debido a la actividad agrícola, agroindustrial y portuaria (transporte, almacenamiento), el área adyacente al Proyecto ha sufrido alteraciones antropogénicas que han modificado tanto sus características físicas como bióticas, resultando en una baja diversidad biológica. Esto se debe a un alto índice de cambio en el uso del suelo, lo que ha dejado muy poca vegetación natural y fauna silvestre en la zona.

### **3.2 Riesgos contextuales**

Guatemala enfrenta importantes riesgos contextuales derivados de su historia y situación actual de violencia. El país registra la presencia de grupos delictivos asociados al narcotráfico, contrabando y trata de personas, lo que ha dado lugar a altos niveles de violencia e inseguridad. Además, Guatemala es una nación con una gran brecha social, marcada por desigualdad económica y social, lo que aumenta la vulnerabilidad de sus habitantes. El racismo, la exclusión de la mujer, la desnutrición, la baja tasa de alfabetización, los bajos niveles de salud y educación, así como los altos índices de desempleo y empleo informal, parecen ser problemas endémicos.

Debido a su ubicación geográfica, Guatemala es una zona de tránsito para migrantes hacia los Estados Unidos, lo que conlleva riesgos relacionados con la vulneración de los derechos de las personas en movilidad. También registra altos índices de violencia basada en género, afectando especialmente a mujeres, niños y adolescentes.

---

<sup>4</sup> El municipio de Palín presenta el mayor porcentaje de población indígena local, estimado en aproximadamente el 20%.

En cuanto a temas de seguridad ciudadana, Escuintla es uno de los departamentos más violentos de Guatemala, con presencia de grupos criminales que también operan en las áreas portuarias. La extorsión es uno de los delitos más comunes en la región.

#### **4. Riesgos e impactos ambientales y medidas de mitigación e indemnización propuestas**

##### **4.1 Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales**

###### 4.1.a Sistema de Gestión Ambiental y Social

El Proyecto mantiene 26 licencias ambientales (una principal, que abarca el alcance general del Proyecto, y 25, que incluyen aspectos del diseño que quedaron fuera del instrumento ambiental principal) aprobadas para la ejecución de las actividades previstas en el Contrato de Concesión. Dado lo anterior, el Cliente, para hacer más eficiente la gestión de estos instrumentos, antes del inicio de la fase de O&M del Proyecto, buscará unificar estas 25 licencias en un solo instrumento.

Adicionalmente, el Cliente cuenta con instrumentos para la gestión ambiental, social y de seguridad y salud ocupacional (“SSO”) para la fase de construcción y O&M. No obstante, CONVIA actualizará e implementará un Sistema de Gestión Ambiental y Social (“SGAS”) para el Proyecto (fase de construcción y O&M), el cual incluirá: i) políticas; ii) procesos de identificación de riesgos e impactos; iii) programas de gestión; iv) necesidad de capacidad y competencia organizativas; v) planes y protocolos de preparación y respuesta ante situaciones de emergencia; vi) programas de participación de los actores sociales; vii) protocolos de comunicaciones externas y mecanismos de queja; viii) protocolos para informar periódicamente a las comunidades afectadas; y ix) procedimientos de seguimiento y evaluación.

###### 4.1.b Política

El Cliente cuenta con una Política de Responsabilidad Social, que establece las directrices para implementar un modelo de sostenibilidad y responsabilidad social empresarial (“RSE”), y que incluye los siguientes temas: i) prácticas laborales, con disposiciones frente al respeto al cumplimiento de los derechos humanos, el mantenimiento de áreas de trabajo seguras, la promoción de la igualdad y la eliminación de la discriminación, el mantenimiento de condiciones salariales competitivas y la realización de programas de capacitación; ii) gobernanza, donde se definen los principios de actuación, se establecen obligaciones frente al cumplimiento del Manual de Ética y Conducta, y de fortalecimiento de la cadena de valor con clientes y consumidores; iii) cuidado y preservación del medio ambiente, que formula una serie de medidas para la promoción de la sostenibilidad; iv) comunidad, que promueve la participación con inversión social al servicio de la comunidad; y v) cadena de suministro, que establece pautas de selección de proveedores y subcontratistas y obligaciones de éstos para cumplir con las buenas prácticas ambientales, sociales y de SSO.

Sin embargo, el Cliente elaborará y adoptará una Política Ambiental y Social que incluirá: i) una definición de objetivos y principios ambientales y sociales que orienten al Proyecto a lograr un buen desempeño ambiental y social; ii) la obligación de cumplir con lo dispuesto en las leyes y los

reglamentos aplicables de las jurisdicciones en las que opere; iii) una definición de los responsables dentro del Proyecto por su cumplimiento y ejecución; y iv) un proceso de mejora continua. Esta política será divulgada a todos los trabajadores directos e indirectos, así como a los proveedores del Proyecto.

#### 4.1.c Identificación de riesgos e impactos

La Evaluación Ambiental Inicial<sup>5</sup> (“EAI”), preparada por el Cliente para la obtención de la licencia ambiental del Proyecto, identifica los impactos ambientales, sociales y de seguridad y salud trabajo (“SST”), tanto para la fase de construcción, como para la de O&M. Sin embargo, el Cliente desarrollará procedimientos para identificar y evaluar riesgos e impactos potenciales sobre la comunidad y los trabajadores, los plasmará de forma matricial.

#### 4.1.d Impactos y riesgos directos e indirectos

La EAI y demás instrumentos ambientales identifican los siguientes impactos y riesgos asociados con el Proyecto, tanto durante su fase de construcción-rehabilitación como de operación y mantenimiento: i) generación de aguas residuales domésticas e industriales; ii) consumo de agua; iii) cambios en las condiciones de drenaje e incremento procesos erosivos (relacionados con la recarga hídrica; iv) alteración de la calidad del aire por emisiones gaseosas y de material particulado; v) generación de residuos sólidos peligrosos y no peligrosos; vi) generación de desechos de construcción; vii) modificarán aspectos morfológicos del suelos (relieve, estructura y conformación de las capas subterráneas); viii) afectaciones menores en la distribución de la flora y fauna; ix) interferencias en el tránsito vehicular en comunidades vecinas; x) posibles riesgos laborales durante la construcción y operación del Proyecto; xi) constitución de efecto barrera para la fauna; y xii) uso significativo de recursos minerales. Todos estos impactos serán manejados utilizando para el efecto la jerarquía de mitigación (prevenir, mitigar, compensar y restaurar), y ejecutando las acciones contenidas en los planes de gestión ambiental correspondientes.

#### 4.1.d.i Análisis de alternativas

El Cliente no ha realizado un análisis formal de alternativas de ubicación, dado que el Proyecto se concentra en la rehabilitación de una carretera existente, que mantiene el eje vial de los carriles de ida y vuelta. Sin embargo, consideró varias alternativas tecnológicas para las estructuras de la vía. En este sentido, para el pavimento consideró opciones como concreto y asfalto, y el reciclaje de carpeta mediante trituración y reutilización del material.

#### 4.1.d.ii Impactos acumulativos

El proyecto no cuenta con un estudio de impactos acumulativos que permita evaluar el efecto incremental que otros proyectos en ejecución o con una probabilidad razonable de ejecutarse en el futuro podrían generar sobre sus áreas de influencia directa e indirecta. En consecuencia, el Cliente

---

<sup>5</sup> Expediente EAI-2853-2024

realizará un estudio de impactos acumulativos utilizando para el efecto la *Guía Práctica para la Evaluación y Gestión de Impactos Acumulativos en América Latina y el Caribe* de BID Invest<sup>6</sup>.

#### 4.1.d.iii Riesgos de género

En América Latina y el Caribe existe una marcada desigualdad de género, definida por el acceso diferencial y desigual a oportunidades laborales, educativas, económicas y de participación política según el sexo o el género. Esta desigualdad, agravada por normas culturales generalizadas sobre los roles aceptables para hombres y mujeres, se ve exacerbada por la falta de protecciones legales adecuadas o una respuesta social insuficiente. Como resultado, se genera discriminación de género, acceso desigual a los servicios públicos, disparidades en la educación, desigualdad salarial y laboral, así como una participación política diferenciada. En 2022, el índice de desigualdad de género de Guatemala (0,66) ocupó el último lugar entre 22 países de la región<sup>7</sup>.

La violencia de género y el acoso sexual son problemas significativos en América Latina y el Caribe, una región que presenta el índice más alto de estos delitos a nivel mundial. Brasil, México, Argentina, Perú, El Salvador y Bolivia concentran el 81% de los casos globales. En la región, doce mujeres son asesinadas cada día. En América Central, dos de cada tres asesinatos de mujeres son motivados por su género (es decir, femicidio), y en la mitad de los casos, el autor del crimen es su pareja o expareja. En 2021, se reportaron 138 femicidios en Guatemala, que ocupó el séptimo lugar entre 20 países de la región<sup>8</sup>.

Según los datos sobre violencia contra las mujeres proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística de Guatemala (“INE”), en 2023, Escuintla fue el cuarto departamento del país con el mayor número de casos de feminicidio y otras formas de violencia contra las mujeres, con un total de 2.442 casos. Además, presentó la tasa más alta de mujeres agredidas por hombres: 10.7 por cada 100,000 mujeres<sup>9</sup>.

El desarrollo y la implementación de proyectos de infraestructura pueden generar riesgos para mujeres, niñas y niños, especialmente en relación con el aumento de la violencia de género, el acoso sexual, la propagación de infecciones de transmisión sexual, así como la exclusión o la falta de participación significativa de las mujeres en actividades de participación social y gestión de riesgos sociales y ambientales. Estos riesgos tienden a agravarse en contextos preexistentes de altos índices de violencia contra las mujeres y vulnerabilidad social.

#### 4.1.d.iv Programas de género

La Política de Igualdad de Género de la empresa Marhnos, adoptada para el Proyecto, promueve la igualdad entre mujeres y hombres en el ejercicio de sus derechos y oportunidades de desarrollo. Para esto: i) valora la diversidad sin prejuicios; ii) promueve la equidad de género y el trato justo,

---

<sup>6</sup> <https://idbinvest.org/es/publicaciones/guia-practica-para-la-evaluacion-y-gestion-de-impactos-acumulativos-en-america-latina>

<sup>7</sup> [Gender gap index in Latin America 2022 | Statista.](#)

<sup>8</sup> [Number of femicides in Latin America by country 2021 | Statista.](#)

<sup>9</sup> [Estadísticas de Violencia en Contra de la Mujer y Violencia Sexual 2023 | INE](#)

independiente de sus preferencias; ii) rechaza las conductas discriminatorias; iii) respeta la diversidad; y iv) reconoce la existencia de variedad y diferencias entre géneros.

El Código de Conducta de Marhnos no tolera: i) la discriminación por motivos de género, sexo o preferencia sexual; ni ii) cualquier tipo de acoso. El código, sin embargo, si bien promueve el bienestar y un ambiente libre de violencia y acoso en el lugar de trabajo, no aborda los riesgos de género relacionados con las comunidades y los actores sociales externos.

El Proyecto desarrollará e implementará: i) un Código de Conducta, de cumplimiento obligatorio de colaboradores y contratistas que establecerá, entre otros temas, (a) las conductas apropiadas hacia las comunidades cercanas y demás actores sociales externos, y (b) la no tolerancia con a situaciones de acoso y violencia basada en género (“VbG”); ii) protocolos específicos en los mecanismos de quejas externo e interno para el manejo de quejas de acoso y VbG; iii) una matriz de identificación y evaluación de riesgos de género referente de todas las actividades del Proyecto; y iv) un plan de gestión de riesgos de género.

#### 4.1.d.v Exposición al cambio climático

La zona donde se ubica el Proyecto no está significativamente expuesta a sequías ni olas de calor. Sin embargo, estos eventos podrían intensificarse en el futuro debido a los efectos del cambio climático. Algunas áreas del Proyecto, especialmente en el tramo norte del trazado, son propensas a incendios forestales debido a la presencia de tierras agrícolas dedicadas al cultivo de caña de azúcar (89.2% de la superficie del Departamento de Escuintla).

La región, sin embargo, está expuesta a un riesgo alto a inundaciones, huracanes, marejadas ciclónicas y tsunamis, siendo estos últimos más relevantes en el extremo sur del trazado, en su llegada a la costa. El mapa de amenazas de inundación muestra los mayores niveles de riesgo hacia el centro y sur de la vía, particularmente desde el cruce con el Río Naranja hasta Puerto Quetzal.

Los estudios hidrológicos realizados para el Proyecto han considerado períodos de retorno de 200 años para el diseño hidráulico de puentes, sin embargo, no han considerado los efectos del cambio climático. Por lo tanto, el Consorcio realizará un estudio para identificar los riesgos y las oportunidades de adaptación asociados al cambio climático para todas las etapas del proyecto.

Con base en el análisis realizado, utilizando para el efecto el Enfoque de Implementación para la Alineación con el Acuerdo de París del Grupo BID<sup>10</sup>, el Proyecto si se considera alineado con el Acuerdo de París.

#### 4.1.e Programas de gestión

La EAI a través de su Plan de Gestión Ambiental (“PGA”) incluye disposiciones y procedimientos específicos para evitar impactos adversos innecesarios durante las fases de construcción y de operación del Proyecto, e incentivar los beneficios asociados, promoviendo prácticas sostenibles y mitigando posibles efectos negativos en el entorno. No obstante, el Cliente, para uno de los 25

---

<sup>10</sup> Documento GN-3142-1.

instrumentos ambientales relacionados con las obras complementarias desarrollará y divulgará a sus contratistas, PGAs específicos, tanto para la fase de construcción como la fase de O&M. Estos planes incluirán acciones o programas para: i) prevenir la erosión del suelo y la sedimentación en cuerpos de agua cercanos; ii) gestionar los residuos sólidos peligrosos y no peligrosos que se generarán; iii) gestionar las aguas residuales ordinarias (domésticas) e industriales (de construcción); iv) manejar de forma eficiente el uso del recurso agua; v) realizar monitoreos de calidad del aire, de la calidad de agua, de las descargas de efluentes y emisiones, y del ruido ambiental; y vi) proteger las áreas verdes adyacentes al corredor, entre otros.

#### 4.1.f Capacidades y competencia organizativas

Para el manejo de los temas ambientales y de SSO, el Proyecto cuenta actualmente con un Coordinador de SSO y Medio Ambiente, quien tiene a su cargo a dos auxiliares de SSO. Este coordinador reporta a la Subgerente de Control de Calidad de Procesos, quien a su vez se reporta al Subdirector de Concesiones. De igual forma, para gestionar los temas sociales, el Proyecto dispone de una Subgerente de Relaciones Institucionales, quien reporta al Director de Autopista Guatemala, y cuenta con el apoyo de un analista de Responsabilidad Social Empresarial (“RSE2”) y a una Coordinadora de Comunicación.

Sin embargo, el Proyecto: i) designará un responsable del desarrollo y la implementación de su SGAS, y otro de la gestión ambiental del Proyecto; ii) definirá la estructura organizacional para la fase constructiva y O&M del Proyecto, que refleje todos los niveles de la organización; iii) fortalecerá las capacidades y competencias del personal directo y de contratistas a cargo de la gestión SSO y medio ambiente del Proyecto; y iv) mantendrá un responsable en cada frente de obra por la implementación de los aspectos de SSO y medio ambiente.

#### 4.1.g Preparación y respuesta ante situaciones de emergencias

El Proyecto cuenta con un Plan Empresarial de Respuesta (“PER”) para sus oficinas administrativas, que: i) define los posibles escenarios de emergencia; ii) contiene planes de acción y medidas de mitigación para cada escenario de riesgo probable; iii) identifica a los responsables de la implementación de los planes de acción, y de la evaluación de las medidas adoptadas en los planes de acción; y vi) define las necesidades de capacitación y entrenamiento a su personal.

No obstante, el Cliente desarrollará e implementará planes de respuesta ante situaciones de emergencia (“PRE”) para la fase de construcción en cada frente de obra (oficina de campo, interconexiones, planta de asfalto, estación de pesos y dimensiones, plazas de cobro y obras civiles de envergadura) y para la fase de O&M del Proyecto, que incluirá acciones administrativas y operativas para controlar y mitigar los posibles daños a los trabajadores directos e indirectos, a las personas de las comunidades potencialmente afectadas dentro del AID del proyecto, al ambiente, y a la infraestructura. Estos planes, de observación obligatoria por contratistas y subcontratistas, incluirán, entre otros aspectos, los siguientes: i) procesos para la identificación de los potenciales riesgos; ii) acciones a seguir en cada situación de emergencia; iii) responsables de la ejecución del PRE; iv) protocolos de comunicaciones internas; v) protocolos de comunicaciones externas con comunidades del AID, autoridades locales y entidades de apoyo externo; vi) requisitos y frecuencia de simulacros; y vii) requerimientos de capacitación y entrenamiento.

Asimismo, el Cliente, para la fase de O&M, preparará e implementará un procedimiento específico para la gestión de accidentes viales (“PGAV”) en la Autopista, con el objetivo de identificar los puntos críticos (o sitios de bandera roja), mediante un registro estadístico georreferenciado que permita su gestión efectiva. El PGAV incluirá, como mínimo, lo siguiente: i) un detalle de las acciones a tomar de manera inmediata tras ocurrido un accidente; ii) el registro de la naturaleza y gravedad del accidente; iii) una descripción de los involucrados; iv) un detalle de los aspectos legales básicos a ser observados; y v) los formatos para elaborar el informe de investigación del accidente e identificar las medidas preventivas propuestas.

#### 4.1.h Seguimiento y evaluación

Para su seguimiento, el Proyecto dispone de planes de gestión ambiental, de un plan de monitoreo y de directrices y lineamientos que facilitan el control y monitoreo de las acciones de prevención y mitigación que se implementarán. Además, mantiene matrices de seguimiento, definiendo el estado y acciones futuras de licencias: i) ambientales; ii) de construcción (relacionadas a cada municipio de paso); y iii) forestales. Adicionalmente, el Consorcio dispone de: i) un reglamento de medio ambiente en la construcción para prevenir, detectar y controlar los riesgos ambientales a través de planes de gestión ambiental que incluyen medidas de mitigación y protección y uso de los recursos naturales; y ii) un reglamento de SSO que establece los lineamientos administrativos y operacionales necesarios para prevenir, detectar y controlar los riesgos que afecten la integridad de las personas, instalaciones y medio ambiente laboral. Estos documentos aplican a todos los proveedores, distribuidores y subcontratistas que realicen actividades en el tramo carretero de la Autopista y sus obras complementarias.

Sin embargo, para garantizar una adecuada implementación del SGAS, el Cliente desarrollará e implementará: i) un procedimiento de auditoría interna o externa para evaluar el desempeño del SGAS del Proyecto, que incluirá un listado de los responsables e implementarlo, una descripción de la metodología a utilizarse, un cronograma de ejecución, planes de acción y protocolos de evaluación del desempeño organizacional basado en indicadores clave de gestión (“KPIs”) para las fases de construcción y de O&M del Proyecto; y ii) un plan de gestión de contratistas para el control y seguimiento del desempeño ambiental y social de sus contratistas, y que abarcará a obras e instalaciones provisionales como campamentos, bancos de materiales, canteras, zonas de acopio de material excedente.

#### 4.1.i Participación de los actores sociales

Actualmente, el Proyecto cuenta con una estrategia de abordaje social que incluye, entre otros aspectos: i) formas de mapeo, análisis y actualización recurrente de actores sociales, ii) detalles para la estructuración de un Comité Técnico-Social, que estará encargado de definir y aprobar procedimientos y recursos para la gestión social; iii) protocolos para la planificación e implementación de acciones de comunicación y acercamiento; iv) mecanismos de identificación de puntos sensibles; y v) protocolos de seguimiento y acompañamiento en campo de los actores sociales.

El mapa de actores sociales que posee el Proyecto en la actualidad identifica actores pertenecientes a: i) el sector empresarial; ii) las organizaciones sociales y comunidades; y iii) las instituciones y autoridades locales, según su nivel de influencia y posicionamiento con relación al Proyecto (a favor, neutral y en contra). Este mapeo se actualiza frecuentemente, a medida que ocurren cambios en las dinámicas sociales locales.

Si bien las relaciones con los actores institucionales a nivel estatal y nacional, y con los actores empresariales de alta influencia son conducidas por el área de Comunicación Institucional del Proyecto, la Concesionaria cuenta con dos asesores técnicos de comunicación social, quienes diariamente visitan el área de influencia del Proyecto y realizan actividades de comunicación, reuniones y difusión de información. De forma quincenal, estos asesores se reúnen con el área de Responsabilidad Social del Proyecto para compartir las principales acciones realizadas, identificar puntos sensibles o de atención prioritaria y planificar estrategias de comunicación y relacionamiento para el siguiente período. Cada mes, se genera un informe consolidado con un resumen de todas las actividades realizadas, los principales aspectos de cada actividad y recomendaciones para próximos pasos.

El Cliente también realiza otras acciones de responsabilidad y gestión de impacto social, tales como: i) educación vial en escuelas; ii) salud comunitaria; iii) rehabilitación de energía eléctrica en escuelas rurales; y iv) capacitación para la búsqueda de empleo, entre otras. Para esto, el Proyecto cuenta con un Procedimiento de Aprobación de Proyectos Comunitarios y un Reglamento para el Diseño y Propuesta de Proyectos Comunitarios y Municipales (“PCYM”), que define los procedimientos y lineamientos generales para apoyar acciones comunitarias, municipales y de responsabilidad social.

El Proyecto, sin embargo, consolidará las estrategias y acciones de comunicación y participación de los actores sociales en un Plan de Participación de Actores Sociales (“PPAS”) que definirá los requisitos y procedimientos para: i) la realización del mapeo de actores sociales; ii) la conformación del Comité Técnico-Social; iii) la planificación actividades de comunicación y participación; iv) la definición de roles y responsabilidades; v) la creación de registros; y vi) el seguimiento de las actividades utilizando indicadores de monitoreo.

#### 4.1.i.i Divulgación de información

En 2022, el Proyecto inició una nueva ola de comunicación y difusión de información a los principales grupos de interés. Desde entonces, ha continuado implementando su estrategia de abordaje social que incluye consultas y visitas recurrentes a comunidades y a autoridades locales del área de influencia. El Cliente también difunde información sobre el Proyecto a través de medios de comunicación locales y regionales, incluyendo radio y periódicos locales, además de su página web y redes sociales.

#### 4.1.i.ii Consulta y participación informadas

El Proyecto, en 2017, como parte de los requerimientos establecidos por las autoridades locales, llevó a cabo un Plan de Acercamiento, Información y Comunicación con las Comunidades (“Plan ACERCA”), que incluyó: i) una fase de diagnóstico, con la identificación de actores sociales y comunidades en el área de influencia del Proyecto; ii) una fase inicial de socialización del proyecto,

que incluyó reuniones con alcaldías y COCODES; y iii) una fase de plan de acción, que proporcionó recomendaciones para acciones de comunicación, responsabilidad social y prevención y compensación de impactos sociales.

Además del compromiso de comunicación con actores clave, el Proyecto asumió los siguientes: i) la construcción de doce pasos agrícolas; ii) la construcción de ocho paradas de autobús; iii) la habilitación de centros SOS; iv) la construcción de un mercado de frutas para comerciantes en la zona del derecho de vía<sup>11</sup>; y v) el otorgamiento de descuentos en el peaje para las comunidades del área de influencia, sobre la base de un análisis "in situ" y de las negociaciones realizadas con las comunidades<sup>12</sup>.

#### 4.1.i.iii Pueblos indígenas

Según el censo de Guatemala de 2018, el 5.06% de los residentes del Departamento de Escuintla (ubicados mayoritariamente en los municipios de Palín, Guanagazapa y San Vicente Pacaya, todos ellos fuera del área de influencia del Proyecto) se identificaron como pertenecientes a grupos pertenecientes a los pueblos mayas, garífunas, xinca, ladino y afrodescendientes. Sin embargo, hasta el momento<sup>13</sup>, en el área de influencia directa o indirecta del Proyecto, no se ha identificado la presencia de comunidades indígenas o grupos étnicos formales ni informales; ni afectaciones a tierras o recursos naturales sujetos a régimen de propiedad tradicional o bajo uso consuetudinario.

En el caso de que, en el futuro, se identifiquen personas indígenas o pertenecientes a los demás grupos étnicos residentes en el área de influencia, el Proyecto implementará, como parte de su Plan de Participación de los Actores Sociales, un programa culturalmente apropiado, consultivo, participativo e informativo, para promover y apoyar a la inclusión de estas personas en las actividades de participación de actores sociales y programas de responsabilidad social del Proyecto.

#### 4.1.i.iv Responsabilidades del sector privado en el marco de un proceso de participación de los actores sociales conducido por el gobierno

El Cliente es responsable del proceso de participación de los actores sociales relacionado con el Proyecto.

---

<sup>11</sup> Referente a la construcción del mercado de frutas, revisar el capítulo 4.5.b de este documento.

<sup>12</sup> Plan Acerca. El Plan Acerca, del proyecto "Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias de la Autopista Escuintla-Puerto Quetzal con cobro de peaje" tiene como objeto identificar las comunidades ubicadas en el área de influencia directa del proyecto, facilitar el diálogo bidireccional, con personas y miembros de los COCODE's de las 6 comunidades involucradas, así como identificar las comunidades y/o familias vulnerables dentro del mismo; además, de identificar las áreas ocupadas por terceros en el derecho de vía, identificar los riesgos sociales y realizar reuniones con los Consejos Municipales de Desarrollo Urbano y Rural ("COMUDE's") para conocer la percepción de los impactos que tendría el proyecto y de esta manera se propongan medidas de mitigación social.

<sup>13</sup> Sobre la base del EAI, el diagnóstico social del Plan ACERCA y las actividades recurrentes de comunicación y mapeo de actores que realiza el Cliente.

#### 4.1.j Comunicaciones externas y mecanismo de quejas

##### 4.1.j.i Comunicaciones externas

El Proyecto mantiene una mesa de diálogo y un equipo técnico que colabora con la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala y la Empresa Portuaria Quetzal. Además, mantiene relaciones continuas con la Cámara de Industrias, la Cámara de Ganaderos, la Cámara de Energía y Minas, donde están agremiadas la mayoría de las empresas de la zona de influencia. También realiza acercamientos especiales a aquellas empresas que no están dentro de estas organizaciones, y se atienden de manera específica los requerimientos o solicitudes particulares de ellas.

El Proyecto mantiene un contacto constante con los alcaldes, los Consejos Municipales de Desarrollo Urbano y Rural (“COMUDE”) y los COCODE de su área de influencia. Además, mantiene una comunicación continua con los dueños de las plantaciones de caña de azúcar para escuchar sus necesidades y proponer soluciones, principalmente relacionadas con las rutas cañeras.

##### 4.1.j.ii Mecanismo de quejas para comunidades afectadas

El procedimiento de Atención a Quejas, Reclamos y Sugerencias contiene: i) los canales de recepción o captura de quejas o reclamos; ii) los procedimientos de registro, evaluación, resolución; cierre y comunicación de la gestión de las quejas; iii) un flujograma del proceso; y iii) una descripción de los roles y las responsabilidades de cada funcionario que participa en la gestión de la queja.

El Procedimiento permite la recepción de cualquier actor externo, incluso comunidades, instituciones, empresas y vecinos del Proyecto. Las quejas y reclamos son capturados a través de: i) un correo electrónico dedicado; ii) las redes sociales; y iii) el equipo del Proyecto (asesores sociales o en las reuniones sociales y mesas de diálogo).

El Proyecto actualizará el procedimiento para: i) incluir un canal accesible que permita recibir denuncias anónimas; ii) establecer tiempos de respuesta; iii) definir los mecanismos de difusión; iv) establecer un compromiso de confidencialidad y de no represalias a sus usuarios; y v) establecer un protocolo específico para quejas relacionadas con acoso o violencia de género.

El Proyecto, como parte de su cumplimiento contractual, también tiene disponible, en la oficina del Proyecto<sup>14</sup>, un Libro de Atención a Quejas o Sugerencias de la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor (“DIACO”).

Adicionalmente, el Cliente, como medios de gobernanza y denuncia, tiene un Comité de Ética y Auditoría, que dispone de los siguientes canales de recepción de denuncias: i) una dirección virtual<sup>15</sup> (enlace ético); ii) un sistema de mensaje instantáneo whatsapp<sup>16</sup>; iii) una línea Comité de Auditoría<sup>17</sup>;

---

<sup>14</sup> Parque Industrial Michatoya Pacífico

<sup>15</sup> <https://enlaceeticomarhnos.ethicsglobal.com>

<sup>16</sup> Teléfono (52) (155) 6538 5504.

<sup>17</sup> Teléfono 800 200 7999.

iv) la línea ética Marhnos<sup>18</sup>; y v) una línea de Guatemala<sup>19</sup>. Un proveedor externo recibe las denuncias y asegura la confidencialidad de los denunciantes, siguiendo los siguientes pasos: i) clasificación de las denuncias para su investigación y resolución; ii) análisis de los resultados; y iii) resolución de controversias por parte del Comité de Ética. Durante el proceso de denuncia, y según la gravedad de la queja, se establecerán medidas provisionales de protección, cautelares o precautorias en beneficio de los denunciantes<sup>20</sup>.

4.1.j.iii Disposiciones para abordar las quejas de los grupos vulnerables

El procedimiento de Atención a Quejas, Reclamos y Sugerencias que actualizará el Cliente para el Proyecto, incluirá disposiciones para abordar las quejas de los grupos vulnerables.

4.1.j.iv Informes a las comunidades afectadas

El Cliente dispone de una página web<sup>21</sup> a través de la cual brinda información acerca de (a) el alcance del Proyecto, (b) los plazos para la ejecución de las obras, el (c) el inicio de la etapa de O&M, y (d) los beneficios del Proyecto tanto para las comunidades del área de influencia como para el Estado de Guatemala. No obstante, el Cliente para todas las fases del Proyecto, asegurará la entrega de información respecto a: i) su desempeño ambiental y social; ii) las quejas presentadas y gestionadas; y iii) el funcionamiento del mecanismo de quejas externo.

## **4.2 Trabajo y condiciones laborales**

4.2.a Condiciones de trabajo y administración de las relaciones laborales

A la fecha, CONVIA cuenta con un total de 155 empleados directos, de los cuales 31 (el 20%) son mujeres, mientras que el número de empleados vinculados a los contratistas y subcontratistas asciende a 148 personas, de los cuales 16 (el 11%) son mujeres.

Contractualmente, CONVIA, a través del EPCista, se ha comprometido a que la mano de obra local no sea inferior al 5%. Sin embargo, este porcentaje se anticipa será considerablemente superior.

El área de Relaciones Institucionales y Responsabilidad Social Empresarial (“RSE”) del Cliente mantiene una base de datos actualizada de mano de obra local, la cual es compartida con los contratistas para facilitar la selección de personal según las vacantes y las capacidades requeridas. En ese sentido, para identificar a las personas que están buscando empleo, mantiene una comunicación directa con las alcaldías y las áreas de desarrollo o recursos humanos, a la vez que realiza campañas en redes sociales para incentivar a los interesados a postularse a las posiciones vacantes.

---

<sup>18</sup> Teléfono 800 04 38422.

<sup>19</sup> Teléfono 502 237 84852

<sup>20</sup> Manual de Ética y Conducta (de Marhnos)

<sup>21</sup> <https://convia.gt/>

Adicionalmente, el Cliente tiene previsto la realización de talleres, charlas de capacitación, cursos técnicos y posibles programas de pasantías en las comunidades de influencia directa, con el objetivo de brindar apoyo a la búsqueda de empleo. Para ello, fomentará alianzas estratégicas y convenios (por ejemplo, con el Instituto Técnico de Capacitación y Productividad (“INTECAP”) que permitan ampliar la base de datos y abrir nuevas oportunidades de empleo para los residentes en estas comunidades.

#### 4.2.a.i Políticas y procedimientos de recursos humanos

CONVÍA tiene una Política de Derechos Humanos y Laborales, que tiene como objetivo promover el respeto a los derechos humanos de colaboradores, grupos de interés, cadena de valor y comunidades, y que se alinea a las normativas locales, al derecho internacional y los estándares de la Organización de Naciones Unidas, se centra en los siguientes principios clave: i) respeto a la dignidad humana y promoción de un entorno laboral favorable; ii) tolerancia cero a la discriminación, la violencia laboral, y el hostigamiento o acoso; y iii) igualdad de oportunidades y valoración de la diversidad. La política, que también establece un marco para garantizar el respeto a los derechos humanos y laborales, fomentando un entorno inclusivo, seguro y libre de discriminación en todas las operaciones de CONVIA, plantea los siguientes compromisos: i) la libertad de asociación; ii) la erradicación del trabajo infantil y forzoso; iii) el impulso a las relaciones comunitarias respetuosas, minimizando impactos a la comunidad; iv) la seguridad y salud en el trabajo; v) la generación de entornos laborales libres de discriminación y violencia; vi) la promoción de un trato digno y de condiciones laborales justas; vii) la adopción de mecanismos de denuncia que permitan reportar transgresiones<sup>22</sup> a sus principios rectores; y viii) la difusión y capacitación sobre sus principios y contenidos a empleados y socios comerciales.

CONVÍA ha adoptado el Manual de Ética y Conducta de Marhnos, el cual detalla los principios, valores y las directrices de conducta que guían sus operaciones. Este manual se basa en el respeto a la individualidad, la confidencialidad, la objetividad y la eliminación de cualquier beneficio que pueda generar conflictos de interés. En dicho documento se especifican los compromisos de la Empresa en relación con: i) la creación de empleos dignos y sostenibles; ii) la promoción de la equidad y la inclusión; iii) la protección del ambiente mediante el uso eficiente de los recursos y la adecuada gestión de desechos; y iv) el establecimiento de mecanismos de gobernanza y denuncia, como el Comité de Ética y Auditoría.

Estos dos instrumentos de gestión son de cumplimiento obligatorio para los contratistas.

#### 4.2.a.ii Condiciones laborales y términos de empleo

El Reglamento Interno de Trabajo (“RIT”) del Cliente, que establece las normas que rigen las prestaciones laborales y la ejecución de los servicios por parte de sus trabajadores y centros de trabajo, que es de cumplimiento obligatorio y dispone que cada una de las empresas colaboradoras cuenten con su respectivo reglamento interno<sup>23</sup>, enmarcado en el RIT.

---

<sup>22</sup> Línea ética, gratuita: +502 23784852

<sup>23</sup> A la fecha, las empresas que cuentan con un RIT son MADECO, MARHNOS, SIVA, CASASE, CONSULTA, RACSA, SEDICOP, y SHELTER.

Sin embargo, el Consorcio, por medio del EPCista y la Operadora deberán informar a los trabajadores sobre: i) las condiciones y término de empleo; ii) los plazos contractuales; iii) la remuneración y los beneficios de ley; iv) la jornada laboral ordinaria y extraordinaria; v) los derechos y obligaciones; vi) y las vacaciones y días de descanso.

#### 4.2.a.iii Organizaciones laborales

El Consorcio cumple con el Código de Trabajo de Guatemala, el cual garantiza los derechos de los trabajadores a: i) constituir un sindicato; ii) afiliarse a un sindicato existente; y iii) permitir que los sindicatos negocien colectivamente los contratos de trabajo con los empleadores. Además, el Consorcio mantiene una Política de Derechos Humanos y Laborales, aplicable a los contratistas del Proyecto, que reconoce la libertad de asociación colectiva. Sin embargo, actualmente, el Proyecto no cuenta con organizaciones laborales.

#### 4.2.a.iv No discriminación e igualdad de oportunidades

El Consorcio, a través de su Manual de Ética y Conducta y otros instrumentos definidos en sus políticas, establece claramente el respeto a la individualidad, promoviendo la equidad y la inclusión, y rechazando todo tipo de discriminación. En este sentido, implementará un Programa de Empleo Local, que le permitirá además de ampliar el banco de datos de empleo y divulgar las vacantes disponibles, garantizar un empleo sin discriminación de género, asegurando la inclusión de la fuerza laboral femenina.

#### 4.2.a.v Reducción de la fuerza laboral

El Consorcio, a través del EPCista, contrata a varias compañías que se encargan de la construcción de infraestructura específica del Proyecto. Por lo tanto, el Cliente, a través de su EPCista, desarrollará un Plan de Reducción de la Fuerza Laboral que contemplará medidas para mitigar el impacto de la desvinculación de los trabajadores a medida que se vayan cerrando los frentes de obra. Este plan incluirá, entre otras acciones, las siguientes: i) recopilación de datos y elaboración histograma de la fuerza laboral por etapas del proyecto; ii) divulgación de la duración de la contratación; iii) notificación de la desvinculación laboral; iv) capacitación al personal para la vinculación en el mercado laboral, o para fortalecimiento de emprendimientos; v) identificación de nuevas oportunidades de empleo; vi) implementación de programas de desarrollo de habilidades para los empleados; vii) entrega de certificaciones laborales; y viii) provisión de capacitación para la elaboración de hojas de vida, entre otros.

#### 4.2.a.vi Mecanismo de atención de quejas

El Consorcio ha adoptado el procedimiento de Marhnos para la gestión de quejas internas relacionadas con la Línea Ética. Este procedimiento sigue un esquema claro, que comienza con la captura de la denuncia y su clasificación por parte del Comité de Ética. Posteriormente, ésta es remitida a un equipo de investigación que se encarga de analizarla e investigarla, elaborando un informe detallado sobre el caso. Los casos son revisados en conjunto por el Comité de Ética, el equipo de investigación y el director del área o unidad correspondiente. En caso de ser necesario,

serán estos últimos quienes tomen las acciones, apliquen las sanciones correspondientes y cierren de caso.

Sin embargo, el Consorcio desarrollará e implementará un Mecanismo de Recepción y Resolución de Quejas y Reclamos internos, que incluya: i) un detalle de los canales de recepción de quejas, que sea culturalmente apropiado; ii) la descripción del sistema de documentación para registrar, dar seguimiento, analizar y resolver las quejas; iii) plazos definidos para atención y registro de respuesta; iv) una descripción de los mecanismos de comunicación y divulgación de las quejas presentadas y procesadas; v) un detalle de cómo se divulgará el mecanismo a los trabajadores directos e indirectos (contratistas); vi) una descripción de cómo el mecanismo manejará los casos de violencia de género; vii) la opción de anonimato y confidencialidad de las quejas; y viii) una declaración explícita de no represalia para el denunciante. Además, el Cliente divulgará dicho mecanismo a sus trabajadores directos y de sus contratistas.

#### 4.2.b Protección de la fuerza laboral

##### 4.2.b.i Trabajo infantil

La Política de Derechos Humanos y Laborales del Consorcio establece un marco para garantizar la erradicación del trabajo infantil y forzoso. En este sentido, los RIT de las empresas que lo conforman y de sus contratistas requieren del cumplimiento del Código de Trabajo de Guatemala, el cual prohíbe: i) la contratación de niños menores de 14 años sin el consentimiento escrito de sus padres o tutores y previa aprobación de la Inspección General de Trabajo; y ii) el trabajo de menores a tiempo completo o su participación en actividades peligrosas.

La DDAS no encontró evidencia de que, en el Proyecto (Consorcio, EPC, Operadora de la Autopista, contratistas y subcontratistas), se haya contratado a menores de edad.

##### 4.2.b.ii Trabajo forzoso

Guatemala es uno de los países que ha ratificado el Convenio 29<sup>24</sup> y el Convenio 105<sup>25</sup> de la Organización Internacional del Trabajo (“OIT”) que versan sobre la prohibición de trabajo forzoso. En línea con ello, la Política de Derechos Humanos y Laborales del Consorcio establece el cumplimiento de la normativa laboral aplicable en Guatemala, el Derecho Internacional y los instrumentos globales de los Derechos Humanos de la ONU que impiden cualquier forma de trabajo esclavo.

La DDAS no encontró evidencia de que, en el Proyecto (Consorcio, EPC, Operadora de la Autopista, contratistas y subcontratistas), se estén llevando a cabo trabajos forzosos ni involuntarios.

---

<sup>24</sup> Convenio sobre el Trabajo Forzoso, 1930

<sup>25</sup> Convenio sobre la Abolición del Trabajo Forzoso, 1957

#### 4.2.c Salud y seguridad en el trabajo

El EPCista y la Operadora cuentan con Planes de Salud y Seguridad Ocupacional aprobado por la autoridad competente<sup>26</sup>, los cuales se basan en la identificación y evaluación de riesgos en material de SSO, el establecimiento de medidas de control y prevención, la realización de evaluaciones de higiene ocupacional, la vigilancia médica, la capacitación y el entrenamiento, y un programa de monitoreo, seguimiento y evaluación continuo. No obstante, el Cliente, actualizará e implementará los Planes de Seguridad y Salud en el Trabajo, acorde al alcance y magnitud de las actividades del Proyecto, para realizar el monitoreo y seguimiento respecto a: i) el desempeño en materia de SSO de los contratistas, mediante inspecciones periódicas en el sitio, reuniones quincenales e informes de cumplimiento en materia de SSO; ii) las condiciones de seguridad e higiene en el trabajo en los frentes de obra, en las instalaciones asociadas (minas, canteras, zonas de préstamo, en talleres de mantenimiento, etc.) y en las instalaciones administrativas; iii) la actualización de las matrices de identificación de peligros y evaluación de riesgos (“IPER”) cada vez que exista un cambio significativo, una nueva actividad, o un accidente de trabajo.

#### 4.2.d Disposiciones para personas con discapacidad

El Consorcio revisará los diseños de las edificaciones existentes del Proyecto para asegurar que cuenten con rampas, rutas accesibles, sanitarios y equipos adecuados para satisfacer las necesidades de personas con discapacidad.

#### 4.2.e Trabajadores contratados por terceras partes

En consonancia con los instrumentos ambientales y de SSO existentes, CONVÍA desarrollará un Plan de Gestión de Contratistas que incluirá medidas para monitorear el cumplimiento de éstos con las políticas, procedimientos y planes en materia laboral, ambiental, social, de salud y seguridad en el trabajo del Proyecto.

#### 4.2.f Cadena de abastecimiento

El Consorcio cuenta con una Política de Compras de Insumos, Bienes y Servicios, cuyo objetivo es garantizar la adquisición oportuna de productos y servicios en las mejores condiciones de valor, promoviendo la transparencia, la objetividad y el cumplimiento de los estándares de calidad, técnicos y económicos, así como de las obligaciones legales, fiscales y laborales. Además, el Consorcio ha establecido directrices claras en su Política de Responsabilidad Social (“PRS”) y en su Política de Derechos Humanos y Laborales (“PDHL”), con el fin de asegurar que todas las empresas contratistas y proveedores primarios cumplan con los procedimientos de seguridad e higiene requeridos.

En línea con lo anterior, dado que CONVIA, a través del EPCista, proporcionará a los contratistas los principales materiales requeridos para el Proyecto (acero, agregados, materiales pétreos, concreto, asfalto y tuberías corrugadas), asegurará el cumplimiento y aplicación de los criterios de su política de compras, su PRS y PDHL.

---

<sup>26</sup> El Departamento de Salud y Seguridad Ocupacional de la Dirección General de Previsión Social

### **4.3 Eficiencia del uso de los recursos y prevención de la contaminación**

#### 4.3.a Eficiencia en el uso de recursos

##### 4.3.a.i Gases de efecto invernadero

Para compensar las emisiones de carbono asociadas a las obras de construcción adicionales previstas en el Proyecto, el PGA ha incluido, como medida de mitigación, la restauración de la vegetación a ser removida. Sin embargo, el Proyecto desarrollará un inventario anual de las emisiones de gases de efecto invernadero ("GEI") que incluirá las fuentes significativas de sus emisiones directas (alcance 1), las emisiones indirectas de la energía consumida (alcance 2), y las emisiones indirectas (alcance 3).

##### 4.3.a.ii Consumo de agua

Se estima que el consumo mensual de agua para las actividades de rehabilitación, construcción y mantenimiento del Proyecto será de alrededor de 140 m<sup>3</sup>. A este valor hay que sumarle un caudal aproximado de 30 m<sup>3</sup>/mes, que será utilizado para consumo humano (aproximadamente 80 personas), así como para alimentar los sistemas sanitarios y de enfriamiento de las oficinas. Para el control de polvo y la preparación del terreno se utilizará aguas superficiales.

Por lo anterior, el Consorcio: i) mantendrá un registro actualizado de los proveedores externos de agua utilizada en el proceso, que incluirá, entre otros aspectos, las coordenadas de las fuentes naturales o la descripción del sistema de distribución del que se obtiene; ii) generará y mantendrá un control de los volúmenes de agua utilizados tanto para la construcción como para consumo; y iii) instruirá al personal en buenas prácticas para el consumo de agua, teniendo en cuenta el mantenimiento de los sistemas de agua en los campamentos, con el objetivo de reducir el uso de este recurso.

#### 4.3.b Prevención de la polución

El PGA incluye programas específicos para la gestión de residuos sólidos, tanto peligrosos como no peligrosos, abarcando toda su cadena de manejo: generación, almacenamiento, recolección, transporte, aprovechamiento y disposición final. La gestión de los residuos será encomendada a empresas autorizadas que cuenten con los permisos ambientales vigentes para la recolección, tratamiento y disposición final del residuo, en cumplimiento con la normativa nacional. Además, el PGA contempla medidas para el manejo de aguas residuales, tanto ordinarias como especiales.

Actualmente, CONVIA emplea los servicios de una empresa autorizada para realizar la limpieza de la Autopista, para lo cual, el Cliente: i) realizará una verificación de los procesos, los permisos y las licencias que haya obtenido dicha empresa, para asegurar de que esté legalmente habilitada para proveer el servicio de disposición final de los residuos; y ii) mantendrá un registro de trazabilidad de los residuos sólidos generados, que incluirá la certificación del tratamiento y la disposición final.

Para la gestión las aguas residuales, el Cliente: i) contratará gestores calificados o, en su defecto, se contará con un tratamiento previo antes de su descarga; y ii) verificará que, los efluentes

descargados cumplan con los parámetros establecidos en el PGA, la normativa vigente del país y las exigencias internacionales.

Los escombros de construcción serán depositados en botaderos autorizados o utilizados dentro del derecho de vía (“DDV”) para relleno, siempre cumpliendo con las condiciones que prevengan impactos ambientales. El Cliente llevará la trazabilidad de estos residuos desde el punto de generación, el transporte hasta la disposición final. En caso de realizar la disposición final de estos residuos en predios particulares, CONVIA, asegurará que los acuerdos de disposición sean voluntarios, y respetará los compromisos acordados entre las partes.

No obstante, el Consorcio elaborará e implementará un plan específico para la gestión de residuos sólidos y líquidos, peligrosos y no peligrosos, que incluirá: i) formatos de registro que permitan detallar la cantidad, tipo y origen de los residuos, así como las fechas de cada etapa del proceso de gestión; ii) protocolos de trazabilidad de los residuos, incluyendo la certificación de su disposición final y cualquier otra documentación que garantice el cumplimiento de las normativas ambientales; iii) procedimientos operativos para la clasificación, el almacenamiento, manejo y transporte de los residuos, especificando las medidas de seguridad y control necesarias para prevenir accidentes o impactos ambientales durante cada fase de su gestión; iv) eventos de capacitación del personal en la manipulación segura de residuos peligrosos y en el uso de equipos de protección personal adecuados; v) protocolos para el tratamiento y la disposición final de los residuos, especificando si éstos serán objeto de reciclaje, reutilización, tratamiento físico-químico o disposición en vertederos, de acuerdo con la normativa local e internacional; vi) protocolos de control de la documentación relacionada con la gestión de residuos; y vii) un registro de proveedores y contratistas relacionados con la gestión de residuos.

#### 4.3.b.i Residuos

Aunque el PGA ya incluye acciones para la gestión de residuos, el Proyecto desarrollará e implementará un programa específico de gestión de residuos sólidos y líquidos, tanto peligrosos como no peligrosos y especiales. Este programa abarcará todas las fases del manejo de residuos, incluyendo su clasificación, separación, almacenamiento temporal, reducción, transporte y disposición final, en función de las actividades que se lleven a cabo.

Para el tratamiento de las aguas residuales domésticas (negras y grises) generadas en sus campamentos, el Cliente, implementará alguna de las siguientes opciones: i) construcción de pozos sépticos; o ii) implementación de biodigestores con pozos de absorción, acorde a lo aprobado en sus instrumentos ambientales.

#### 4.3.b.ii Manejo de materiales peligrosos

El Consorcio desarrollará un procedimiento para el manejo de materiales peligrosos (combustibles, aceites lubricantes, pinturas, solventes, etc.), que incluirá, entre otros temas, los siguientes: i) las condiciones de almacenamiento, los volúmenes máximos permitidos, los permisos requeridos, la señalización de seguridad a utilizarse; ii) la utilización de hoja de datos de seguridad de materiales (MSDS, por sus siglas en inglés) de cada producto; iii) información de incompatibilidad de sustancias; y iv) un plan de contingencia en caso de derrames o accidentes.

#### 4.3.b.iii Manejo y uso de pesticidas

El Proyecto no prevé el uso de pesticidas. No obstante, en caso de ser requeridos, el Cliente verificará que éstos no estén incluidos en las clases “Ia” (extremadamente peligrosos) y “Ib” (altamente peligrosos) de la clasificación recomendada de plaguicidas según su peligrosidad de la Organización Mundial de la Salud (“OMS”).

### **4.4 Salud y seguridad de la comunidad**

#### 4.4.a Salud y seguridad de la comunidad

La estrategia de comunicación actualmente utilizada por el Cliente registra las preocupaciones de las comunidades del área de influencia directa acerca de los impactos y efectos potenciales del Proyecto. Esto le permite determinar las formas más adecuadas para responder a los planteamientos expresados y escoger las alternativas social y financieramente factibles.

Para el manejo de los impactos asociados a la modificación del tránsito vehicular, el Consorcio desarrollará e implementará un Plan de Seguridad Vial que será aplicable a todos los frentes de obra del Proyecto y de cumplimiento obligatorio para el personal propio y contratado. Este plan incluirá los siguientes puntos: i) los requisitos obligatorios de capacitación en manejo defensivo para todos los conductores de camiones o maquinaria propia o contratada; ii) medidas de control aleatorio de consumo de alcohol y drogas para los conductores de camiones y maquinaria; iii) la identificación de puntos sensibles en las rutas de tránsito de camiones y vehículos livianos (escuelas, hospitales, y áreas turísticas de alta concentración de público), y de pautas de manejo específicas (velocidades máximas permitidas, y otras medidas para garantizar la seguridad de los peatones y otros usuarios de la vía); iv) un listado de las normas de comportamiento respetuoso hacia los miembros de la comunidad, para asegurar que todos los conductores y operarios actúen con responsabilidad y cortesía en las interacciones con los residentes y otros actores locales; y v) un detalle de las actividades de coordinación con autoridades locales y la Policía Municipal de Tránsito (“PMT”), para la implementación de desvíos y el aumento de la seguridad vial, especialmente en condiciones nocturnas o en situaciones de mal tiempo, garantizando la fluidez y seguridad en las rutas de tránsito.

#### 4.4.a.i Diseño y seguridad de infraestructura y equipos

La propuesta técnica del Proyecto ha considerado, como parte de su diseño, una serie de medidas de seguridad vial dirigidas tanto a los usuarios como a la comunidad en el área de implantación del proyecto. Entre estas medidas se incluyen: i) señalización vertical y horizontal; ii) señalización preventiva, informativa y turística; iii) dispositivos de seguridad, tales como guardavías, tachas reflectivas, delineadores de carreteras y chevrones de curvas; iv) pasarelas peatonales ubicadas en áreas pobladas; y v) pasos de ganado. Además, el diseño tiene en cuenta la movilidad peatonal, garantizando un acceso seguro para los peatones a ambas calzadas.

La estrategia de construcción contempla la implementación de planes de manejo de tráfico en coordinación con las autoridades locales y con la ANADIE. Las actividades de construcción no se

ejecutarán de forma lineal, sino mediante la segmentación de la vía, con el fin de minimizar el impacto en la operación y circulación de vehículos.

#### 4.4.a.ii Gestión y seguridad de materiales peligrosos

Los materiales peligrosos utilizados en la construcción son mínimos y se limitan a las áreas industriales. El Plan de Contingencias, definido en el EAI, establece las acciones específicas para el manejo de estos materiales en dichas áreas. Una de las zonas de mayor riesgo es la planta de asfalto, debido a la posibilidad de contaminación del aire y del suelo, así como de dispersión de sustancias peligrosas. Para mitigar estos riesgos, el Cliente cumplirá con las medidas de control y monitoreo establecidas en los procedimientos correspondientes. No obstante, el Cliente, para asegurar el adecuado manejo de estos materiales y evitar incidentes o accidentes en su manipulación, desarrollará e implementará un procedimiento para su manejo.

#### 4.4.a.iii Servicios que prestan los ecosistemas

El área de implantación del Proyecto tiene una alta incidencia antrópica, por lo que, no se prevé impactos materiales a los servicios prestados por los ecosistemas.

#### 4.4.a.iv Exposición de la comunidad a enfermedades

El Proyecto prevé preferentemente la contratación de mano de obra local, por lo cual, no se prevé un aumento de la exposición de la comunidad a enfermedades por la presencia de personal foráneo. Sin embargo, para prevenir esta situación, el Cliente ha tomado las siguientes acciones preventivas: i) el registro de declaración de salud de toda persona que ingresa a obra, y ii) exámenes preocupacionales para el personal.

#### 4.4.a.v Preparación y respuesta a emergencias

El PRE del Proyecto incluirá, como parte del proceso de identificación de riesgos, a las comunidades del AID que serán potencialmente afectadas por las actividades de construcción y de O&M, y considerará su participación en los simulacros programados.

#### 4.4.b Personal de seguridad

Para fase la constructiva como la de O&M, CONVIA desarrollará un Plan de Seguridad Física<sup>27</sup> para el Proyecto, aplicable a contratistas y proveedores, que incluirá: i) un análisis de vulnerabilidad del tramo de la vía intervenida y de los frentes de obra; ii) procedimientos de investigación al personal de seguridad contratado; iii) requerimientos de capacitación de los guardias en temas de derechos humanos y uso progresivo de la fuerza; iv) requerimientos de entrenamientos en el uso progresivo de la fuerza; v) procedimientos de manejo y almacenamiento de armas de fuego, (cuando sea requerido); vi) políticas y procedimientos para manejar denuncias o incidentes relacionados con la seguridad; vii) detalles de las condiciones de trabajo y de la jornada laboral; viii) un código de

---

<sup>27</sup> Alineado al Manual de Buenas Prácticas para el Empleo de fuerzas de seguridad: Evaluación y gestión de riesgos e impactos, Guía para el sector privado en mercados emergentes” de la Corporación Financiera Internacional (“IFC”).

conducta que norme el relacionamiento del personal de seguridad con la comunidad; ix) un listado de la reglas y sanciones que deberán ser parte del contrato de servicios; y x) el compromiso de tolerancia cero en cuestiones de género y acoso sexual.

#### **4.5 Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario**

##### **4.5.a Aspectos generales**

El Proyecto para su realización, requiere de la adquisición de terrenos para las obras complementarias previstas (distribuidores de tránsito, carriles de aceleración y desaceleración, garitas de cobro, estaciones de pesos y dimensiones, puentes y retornos a nivel, entre otros)<sup>28</sup> y para el reasentamiento de vendedores informales<sup>29</sup> (principalmente de frutas) que han invadido el DDV.

El Plan ACERCA, constituye la herramienta por la cual, el Estado delega al Concesionario a ejecutar el reasentamiento del mercado de frutas identificado en el diagnóstico realizado en 2017, que incluye 25 puestos de venta, algunos asentados hace 25 años.

##### **4.5.a.i Diseño del proyecto**

Si bien el Proyecto conserva el eje actual de la Autopista, la construcción de las obras complementarias previstas requerirá de la adquisición de predios adicionales. El diseño de estas nuevas estructuras realizado por el Cliente ha evitado o minimizado la afectación a viviendas y fincas en la región.

##### **4.5.a.ii Indemnización y beneficios para personas desplazadas**

El proceso de adquisición de tierras será realizado a través de las siguientes modalidades: i) para los propietarios dispuestos a vender sus terrenos, compra de los predios a precios de mercado, a través de transacciones de mutuo acuerdo; y ii) para los propietarios que no estén dispuestos a vender sus tierras, (a) cuando sea factible, el rediseño geométrico de la carretera para evitar afectaciones a los predios en cuestión, o (b) cuando no sea factible lo anterior y como último recurso, la expropiación de los terrenos, utilizando para ello avalúos comerciales que le permitan al propietario restituir el bien afectado y disponer de recursos adicionales para cubrir cualquier tipo de costo adicional que esta restitución pueda ocasionar (costos de traspaso, inscripción, etc.). Para cualquiera de los casos, el Proyecto cuenta con un Plan de Adquisición de Inmuebles que establece los pasos y estrategias para la identificación, negociación y adquisición de los terrenos que requerirá. Ese plan prioriza la compra de terrenos a través de negociaciones voluntarias y de buena fe, que asegure que las compensaciones monetarias serán suficientes para reemplazar las tierras pérdidas y demás activos, al valor de reposición de mercado.

---

<sup>28</sup> 42 predios, de los cuales 22 son propiedad de personas jurídicas y 20 de personas naturales. Algunos de estos predios tienen un uso residencial, otros agrícola (plantaciones o cultivos) y unos pocos están sin uso.

<sup>29</sup> 25 puestos inventariados en 2017, algunos de ellos asentados allí hace más de dos décadas.

El Plan ACERCA<sup>30</sup> delega al Concesionario a ejecutar el reasentamiento de los vendedores de fruta<sup>31</sup> (en adelante “unidades sociales productivas” o “USP”) que han invadido el DDV, en un terreno de propiedad de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial (“PROVIAL”), cedido mediante convenio formalizado al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (“MCIV”), donde se había previsto la construcción de 48 locales comerciales, con sus respectivos andenes de carga, bodegas, baterías de baños, un área de manejo de residuos, una clínica médica, un centro de control y sus respectivas áreas administrativas. Dado que, a la fecha, este terreno ha sido utilizado por el Gobierno Guatemalteco para albergar a los damnificados de la erupción del Volcán de Fuego ocurrida en 2018, el Cliente, en el marco del Plan ACERCA, participará activamente en el proceso de identificación de un nuevo lugar para albergar la construcción de este mercado de frutas.

Si bien el Plan ACERCA dispone que las USP no inventariadas no serán beneficiarias de esta compensación, incluye provisiones para que el Proyecto informe a las autoridades correspondientes la necesidad del retiro de estas unidades y, luego de haber evaluado su situación socioeconómica y analizado su posible ubicación fuera del DDV, les brinde apoyo financiero para su traslado.

#### 4.5.a.iii Participación comunitaria

El Proyecto, tanto como parte del Plan ACERCA como de su Plan de Acción de Reasentamiento, realizará talleres de consulta, información y participación con las USP y otros sectores de la población. En este sentido, las negociaciones para la compra de los terrenos que se requieren para la construcción de las obras complementarias previstas se están realizando con los dueños de cada predio, de forma individualizada, participativa y en un marco de respeto, para llegar a acuerdos que sean aceptables y beneficien a ambas partes.

#### 4.5.a.iv Mecanismo de atención de quejas

Las USP que serán desplazadas y los propietarios de los terrenos a adquirir tendrán acceso al Mecanismo de Atención a Quejas, Reclamos y Sugerencias del Proyecto.

#### 4.5.b Desplazamiento

De acuerdo con el diagnóstico realizado en el año 2017, se identificó a 25 USP que serían afectados por el Proyecto. No obstante, en el último relevamiento efectuado en 2024, se identificó 67 infraestructuras distribuidas en 18 puntos, es decir cuatro puntos adicionales a los identificados en el año 2017. De éstas, 62 son utilizadas para comercio informal, y 5 para uso mixto (comercio y residencia). Entre los tipos de comercio identificados 42 son vendedores de frutas, alimentos diversos y combustible (de forma irregular). La planificación del mercado de frutas tiene la capacidad de albergar hasta un número adicional de 23 USP.

Dicho lo anterior, el Proyecto desarrollará un Plan de Acción de Reasentamiento (“PAC”), que estará alineado con los criterios y las directrices establecidos en el Plan ACERCA, cumplirá con los acuerdos

---

<sup>30</sup> Que incluyó: i) la identificación de actores sociales y comunidades en el área de influencia del Proyecto; ii) la socialización del proyecto; iii) reuniones con alcaldías y COCODES; y iv) la formulación de recomendaciones para acciones de comunicación, responsabilidad social y prevención y compensación de impactos sociales.

<sup>31</sup> 25 inventariados en 2017 más 23 que han sido inventariados desde entonces.

establecidos con las autoridades locales y los requerimientos internacionales, e incluirá, entre otros temas, los siguientes: i) un marco regulatorio; ii) la actualización de la línea base de las ocupaciones en el DDV; iii) la determinación de las fechas de elegibilidad de las USP para ser incorporadas en el plan; iv) el registro y la actualización del diagnóstico socioeconómico de las USP afectadas; v) detalles del proceso de participación y consulta informada con las personas afectadas respecto de las alternativas de reasentamiento aceptables, como así también el nivel de participación en el proceso de toma de decisiones; vi) un detalle de los derechos de todas las categorías de personas desplazadas y de los riesgos para los grupos vulnerables; vii) un listado del tipo de asistencia necesaria para la reubicación de cada USP ser desplazada; viii) procedimientos para la resolución de las quejas y reclamos; ix) un programa de apoyo al cambio y restauración de medios de subsistencia; x) un protocolo de monitoreo y la evaluación de la participación de las USP en esta fase; y xi) un cronograma, junto con su presupuesto, para la implementación del PAC.

#### 4.5.c Responsabilidades del sector privado en un reasentamiento manejado por el gobierno

El Plan ACERCA, constituye la herramienta por la cual, el Estado delega al Concesionario a ejecutar el reasentamiento de las USP ubicadas en el DDV.

## **4.6 Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos**

### 4.6.a Requisitos generales

Según la zonificación de Holdrige, el Proyecto se encuentra ubicado en el Bosque muy húmedo Subtropical (cálido) “bmhS(c)”, caracterizado por una formación vegetal arbórea alta y densa, de varios estratos, predominantemente perennifolia y de hoja ancha (de frondosas o latifoliado), de clima cálido (a excepción de los montanos que son fríos y templados) con variaciones térmicas de menos de 5 °C y lluvioso y nuboso durante todo o casi todo el año. Las zonas llanas, antes cubiertas de selvas tropicales, hoy poseen ecosistemas abiertos de sabana. Su condición de “natural” ha desaparecido por la presencia de cultivos de café, algodón y caña de azúcar, la ganadería y agroindustrias.

### 4.6.b Protección y conservación de la biodiversidad

#### 4.6.b.i Hábitat Modificado

El área donde se implanta el Proyecto es una zona altamente degradada, donde la vegetación nativa ha sido reemplazada por zonas de cultivo, ganadería, comercio e industria. Esto significa que la pérdida potencial de especies de flora y fauna nativa a causa del Proyecto es baja o nula. Sin embargo, el cambio de las velocidades de circulación vehicular puede generar un aumento de los atropellamientos de animales domésticos.

Si bien el Proyecto prevé el corte y chapeo de árboles para realizar las mejoras en la vía, estos se realizarán de forma selectiva, en el arriate central y en el DDV, y su impacto en términos de pérdida de cobertura vegetal y de fauna es mínimo.

#### 4.6.b.ii Hábitat natural

El Proyecto no se encuentra emplazado en hábitat naturales o críticos y no está en áreas naturales protegidas.

#### 4.6.c Gestión de servicios ecosistémicos

Dado que el Proyecto se implantará en una zona fuertemente intervenida, su impacto sobre los servicios ecosistémicos es no materiales.

#### 4.6.d Gestión sostenible de recursos naturales vivos

El Proyecto, para cumplir con los parámetros de seguridad vial durante la operación, requiere la remoción de la capa forestal en varios de sus tramos inventariados. Este proceso, salvo excepciones, no superará la mitad del volumen total del follaje de los árboles.

Los planes de manejo forestal del Proyecto sugieren que la madera resultante del desbroce sea cedida a las comunidades y que la reforestación sea gestionada a través de organizaciones sin fines de lucro. En este contexto, el Proyecto, para promover la conservación de la cobertura vegetal mediante la reforestación y restauración de áreas degradadas, implementará el plan de reforestación “ReforestaRSE” en siete comunidades ubicadas dentro de su zona de influencia.

Actualmente, el Proyecto ha solicitado una licencia forestal para los 50 metros del derecho de vía. Una vez que la Dirección General de Caminos haya aprobado el Plan de Adquisición y se hayan definido las áreas adicionales a ser deforestadas, el Cliente solicitará las licencias correspondientes (14 previstas). Asimismo, realizará un aporte al Fondo Privativo<sup>32</sup> del Instituto Nacional de Bosques (“INAB”) para las zonas que no se incluyan en los planes del Proyecto.

#### 4.6.e Cadena de abastecimiento

De acuerdo con la Política de Responsabilidad Social del Cliente, sus proveedores y contratistas deben fomentar una relación honesta, respetuosa y de desarrollo mutuo, asegurando el cumplimiento de sus valores y principios. En el caso de los proveedores de materiales de construcción, específicamente en lo relacionado con la minería de pétreos, las minas propuestas cuentan con los permisos ambientales correspondientes (licencia ambiental) que autorizan su operación, y cumplen con los planes de manejo ambiental establecidos por la autoridad competente.

### 4.7 Pueblos indígenas

Ni Proyecto ni sus operaciones intersecan tierras de uso tradicional, ni causarán impactos materiales en poblaciones indígenas, nativas u originarias.

---

<sup>32</sup> El Fondo Forestal Privativo del Instituto Nacional de Bosques (“INAB”) es una fuente de financiamiento para programas de desarrollo forestal.

#### **4.8 Patrimonio cultural**

El diseño del Proyecto considera el trazado vial existente y áreas adicionales para la construcción de facilidades como distribuidores de tránsito, retornos a nivel, carriles de aceleración y desaceleración, así como puentes, entre otros. Estas obras se desarrollarán en una zona que ha sido ampliamente intervenida, lo que reduce significativamente la probabilidad de encontrar material cultural en el área. Además, la provisión de materiales se llevará a cabo a partir de minas y bancos de materiales que cuenten con los permisos y licencias ambientales vigentes<sup>33</sup>.

A pesar de que el EAI del Proyecto, no identifica áreas con potencial de contener vestigios arqueológicos, presenta un plan contingente en caso de detectarlos. En este sentido, prevé un procedimiento de hallazgos fortuitos, que se complementa con un proceso de capacitación del personal propio y contratado de manera previa al inicio de las labores de un frente de obra donde se vayan a realizar excavaciones.

#### **5. Acceso local a la documentación del proyecto**

La documentación relativa al proyecto puede ser accedida en el siguiente enlace: <https://convia.gt/nostros/>

---

<sup>33</sup> INCOGUA (2024), Evaluación Ambiental Inicial Rehabilitación, Administración, Operación, Mantenimiento y Obras Complementarias de La Autopista Escuintla- Puerto Quetzal con Cobro de Peaje.