

INFORME FINAL DE TERMINACIÓN DEL PROYECTO

I. DATOS BÁSICOS

Nombre de la Organización: Pronatura Península de Yucatán A.C. (PPY)

Título del Proyecto: Mitigating the Impacts on Biodiversity of Road Construction in the Calakmul Key Biodiversity Area and the Selva Maya Biosphere Reserve

Socios Involucrados en la Implementación del Proyecto: Las asociaciones civiles Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) y Jaguar Conservancy (JC).

Fechas de Implementación del Proyecto: Jan 1, 2009-Feb 28, 2010

Fecha de Informe (Mes/Año): Abril/2010

II. COMENTARIOS INICIALES

Incluya cualquier comentario inicial que pueda ayudar en la revisión de este informe:

Para facilitar la revisión y complementar el informe final estaremos enviando un CD con los productos, subproductos, minutas, presentaciones y fotos por OUTPUT.

III. LOGRO DEL PROPÓSITO DEL PROYECTO

Propósito del Proyecto: *Conservar la biodiversidad de la Selva Maya a través de políticas adecuadas de desarrollo económico, social y ambiental en 10 años.*

Desempeño Planificado versus Desempeño Real

Indicador	Real a la Finalización
Nivel del Propósito: Recomendaciones técnicas (buenas prácticas) para reducir los impactos de la construcción de carreteras en la biodiversidad de la Selva Maya elaboradas con la sociedad civil y presentada al gobierno para su incorporación y adopción en proyectos de desarrollo carretero.	Se identificaron 44 puntos a lo largo del tramo carretero y se desarrollaron medidas de mitigación y de buenas prácticas para cada uno de ellos. Esto se logro con base a la mejor información disponible y con la participación de 29 organizaciones de la sociedad civil, sector gubernamental y académico. El proceso metodológico permitió la integración de un Grupo Multisectorial que está promoviendo la instrumentación de las recomendaciones, las cuales se han hecho llegar a la SCT. El Grupo cuenta con una agenda para promover la instrumentación de las medidas.
1. Un diagnóstico que identifica y prioriza las omisiones y vacíos sobre buenas prácticas en: el Programa de Manejo de RB Calakmul, el Documento preliminar de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Calakmul y la Manifestación de Impacto Ambiental de la ampliación de la Carretera Escárcega-Xpujil.	Se realizó una caracterización de los instrumentos legales aplicables a proyectos carreteros y un diagnóstico que identifica las fortalezas y debilidades de dichos instrumentos para lograr generar los menores impactos negativos al medio ambiente. Bajo este marco de referencia se obtuvieron una serie de recomendaciones divididas en tres grupos: 1) Legislativas: se refieren a reformas al marco legal aplicable a fin de brindar

	<p>pleno fundamento legal para que la autoridad lleve a cabo las medidas necesarias para implementar las buenas prácticas en la construcción de carreteras en sitios de alta biodiversidad y de gran importancia ambiental. 2) Entre sectores: recomendaciones propuestas para instrumentar bajo convenios o acuerdos entre sectores para instrumentar buenas prácticas que podrán ser aplicadas en cualquier proyecto carretero nuevo o existente dentro y fuera de áreas naturales protegidas.; y 3) Específicas para el tramo carretero Escárcega-Xpujil: recomendaciones específicas para corregir errores en la aplicación de la legislación y subsanar vacíos por la falta de aplicación adecuada de la legislación en el caso del proyecto “Modernización de la Carretera Federal No. 186, Escárcega - Chetumal, Tramo Escárcega -Xpujil, del Km 2+680 al 153+700, en el estado de Campeche”.</p>
<p>2. Recomendaciones de buenas prácticas se generan con la mejor información disponible y al menos 2 medidas de mitigación (pasos de fauna y pasos de agua) se han diseñado y analizado en colaboración con la SEMARNAT, CONANP, Secretaria de Medio Ambiente y Aprovechamiento Sustentable (SMAAS) y la academia</p>	<p>Con base a información bibliográfica, talleres temáticos, encuestas con académicos, reuniones técnicas, consulta con expertos y trabajo de campo permito identificar a 44 puntos a lo largo del tramo carretero en los cuales se identifico la necesidad de instrumentar medidas de buenas prácticas y mitigación. Las recomendaciones se hicieron llegar a la SCT. Las recomendaciones se clasificaron de la siguiente manera: a) <i>Mantenimiento</i>: se refiere a las actividades necesarias que permita que la infraestructura existente en la carretera tenga una funcionalidad para conservar la conectividad tales como limpieza y mantenimiento a las obras. b) <i>Modificación</i>: son los cambios que deben realizarse en la estructura física existente. C) <i>Construcción</i>: Se refiere a la construcción de nuevas obras que permita el cruce de fauna y mantenga los procesos ecológicos, en este caso pueden ser alcantarillas o puentes elevados. Además de presentar una propuesta de señalización y control de velocidad en el tramo carretero.</p>
<p>3. Se han realizado recomendaciones de buenas prácticas para ser incorporadas en el Programa de Manejo de la RBC, R. Estatal de Balam-kú y el documento de Ordenamiento del Municipio de Calakmul.</p>	<p>Las recomendaciones han sido presentadas a la Reserva de la Biosfera Calakmul en las reuniones periódicas del Consejo Asesor y Consejo Municipal para el Desarrollo Sustentable del Municipio de Calakmul. Sin embargo, por la falta de recursos sumado a la transición en la administración de la dirección de la Reserva no se ha iniciado el proceso de actualización del Programa de Manejo de la RB Calakmul y tampoco se ha continuado el proceso de elaboración del Programa de Uso Público. Se ha establecido con la SEMARNAT un mecanismo para revisar los Ordenamientos Territoriales que concurren en la zona de estudio para analizar las Unidades de Gestión Ambiental y según el caso, hacer los ajustes necesarios. El grupo multisectorial tiene una mesa de trabajo para discutir temas de normatividad y legislación. Es importante mencionar que el Grupo Multisectorial integrado a raíz de este proyecto será un factor importante para continuar con el proceso de incorporación de las recomendaciones una vez</p>

	que los procesos que están a cargo tanto de CONAN como la SMAAS se continúen.
4. Un documento de buenas prácticas se ha elaborado y los resultados son presentados a diferentes actores a escala regional.	Los resultados han sido presentados en tres estados de la Península de Yucatán y en la Ciudad de Guatemala (CONAP). Adicionalmente los resultados y proceso generado a través de este proyecto están siendo la punta de lanza para promover recomendaciones en dos cosas de tramos carreteros (libramiento de Atasta en el APPF Laguna de Términos y en el nuevo tramo Playa de Carmen- Nuevo X'can.

Describe el éxito del proyecto en términos de lograr su meta pretendida de impacto y los indicadores de desempeño.

- a) La revisión bibliográfica de artículos publicados nos permitió concluir que existe poca información y experiencia en Latinoamérica y en México sobre la instrumentación de buenas prácticas y medidas de mitigación en la construcción de infraestructura carretera. Este proyecto representa el primer caso donde se desarrolla y se propone un proceso metodológico basado en la mejor información disponible para generar criterios, elementos y un sustento técnico para identificar y priorizar sitios específicos para realizar medidas de mitigación en tramos carreteros existentes.
- b) Se logró integrar medidas de buenas prácticas y mitigación (técnicas y legales) específicos para cada uno de los sitios del tramo carretero identificados y priorizados. Las cuales se hacen llegar a la SCT y se ha iniciado un proceso de atención para subsanarlas.
- c) Se logró integrar al proceso diferentes sectores y actores que culminó en la conformación de un Grupo Multisectorial para atender el tema en el estado de Campeche bajo la coordinación de la Secretaria de Medio Ambiente y Aprovechamiento Sustentable. En el marco de este Grupo Multisectorial se está generando una sinergia para otro estudio de caso en el Estado de Campeche. Además de otro caso que sigue un proceso propio en Quintana Roo.

En conclusión: 1) Se cuenta con una Alianza de organizaciones que cuentan con acciones puntuales para dar seguimiento a la instrumentación de las recomendaciones; 2) Se desarrolló un proceso metodológico derivado del proyecto; 3) Se ha iniciado un proceso de instrumentación de las recomendaciones técnicas y legales. 4) Se ha logrado tener incidencia más allá del estudio de caso involucrando a otros actores.

¿Hubo algún impacto inesperado (positivo o negativo)?

- 1) Fue muy desgastante la relación con uno de los socios del proyecto. Su aproximación y estilo de trabajo fue compleja y no clara, lo que originó fricciones, descalificaciones y llegó a poner en riesgo las metas del proyecto. Además que demandó un esfuerzo adicional de nuestro personal técnico y administrativo para poder “cumplir” en la medida de lo posible con su corresponsabilidad.

- 2) El proyecto requirió una aproximación y sustento técnico que fue necesario generar desde cero, sin embargo, al final del proyecto representa una aportación importante y un marco de referencia para casos futuros.
- 3) El Gobierno del Estado de Campeche a través de la SMAAS ha adoptado la iniciativa generada a través de este proyecto para otros casos en el Estado.
- 4) Esta iniciativa ha detonado otro proceso en el Estado de Quintana Roo involucrando a las empresas constructoras.

IV. RESULTADOS DEL PROYECTO

Resultados del Proyecto: *Incluya los resultados e indicadores del proyecto proveniente del Marco Lógico para el proyecto.*

Desempeño Planificado versus Desempeño Real

Indicador	Real a la Finalización
<p>Resultado 1: Una alianza estratégica en la Selva Maya conformada con una visión y una agenda conjunta para lograr la conservación de la biodiversidad y para hacer frente común al desarrollo de infraestructura.</p>	<p>Se integra un Grupo Multisectorial (La Alianza) que cuenta con una visión y agenda en conjunta. Sin embargo esto se logro hasta la fase final del proyecto, esto limita la participación y empuje a la instrumentación de las medidas por falta de fondos para darle continuidad a todas las sinergias que se generaron a raíz de este proyecto.</p>
<p>1.1. <i>Una visión común se ha generado para orientar los esfuerzos de mitigación derivada del desarrollo de la infraestructura carretera en la Selva Maya. La visión se define en el primer trimestre del proyecto.</i></p> <p><i>Los grupos clave de la Alianza son de PPY, JC. CEMDA, TNC, CONANP-Especies prioritarias, SMAAS-Campeche y SEMARNAT. En Guatemala se prevee Kukulkan y miembros de la Mesa Mirador.</i></p>	<p>Se cuenta con una visión común la cual está siendo el marco de referencia para orientar otros casos futuros en la Península de Yucatán. (Anexo 1)</p>
<p>1.2. <i>Intercambio de experiencia, de procesos metodológicos y de estrategias gestión política entre la iniciativa del Sur de México (PPY) y la de Guatemala (Fundación Kukulkan), incluyendo otros actores clave ej. Mesa Mirador en el primero, segundo y tercer trimestre del proyecto.</i></p>	<p>Esta acción fue limitada por la diferencia en el desfase en tiempo de los dos proyectos, así como en el enfoque de aproximación para cumplir con las metas y objetivos. Se tenían objetivos comunes pero no calendarios comunes en los procesos.</p> <p>Sin embargo se logro la participación del director de Kukulcán a Campeche y la presentación de los resultados del proyecto ante la Secretaria del Consejo de Áreas Naturales Protegidas de Guatemala y parte de su equipo. Además, se presentaron los resultados un foro del Congreso de Wild 09 realizado en Mérida, en el cual había</p>

	<p>personas de diferentes nacionalidades y sectores. Se presentan las minutas de las reuniones así como los documentos enviados por Kukulkán a Pronatura. (Anexo IIa – Anexo IIc y VIIIb).</p>
<p>1.3. <i>Una agenda de trabajo de la sociedad civil en la Selva Maya que incluye una visión común y estrategias priorizadas las cuales promoverán la sustentabilidad del proyecto a largo plazo en noviembre.</i></p>	<p>Esto no fue posible lograrlo ya que hubo desfases importantes en los dos proyectos. Sin embargo la Secretaria del CONANP en Guatemala se mostro muy interesada en sumar esfuerzos, por ello habrá que continuar promoviendo espacios y foros futuros para lograr concretar este objetivo.</p>
<p>Resultado 2: Recomendaciones técnicas de buenas prácticas, presentadas a SCT, CFE, Obras públicas, Sec. de Turismo para mejorar el marco regulatorio y de políticas públicas de obras de infraestructura carretera en terminos de conservación de la biodiversidad y conectividad.</p>	<p>Los resultados del proyecto enfocados a las recomendaciones técnicas y legales fueron presentados en diferentes foros nacionales e internacionales a los sectores clave identificados en la Selva Maya. Siendo estos, 49 personas de 12 instituciones gubernamentales, 20 personas de 6 organizaciones no gubernamentales y 21 personas de 11 instituciones académicas.</p>
<p>2.1. <i>Un diagnóstico técnico sobre medidas de mitigación y buenas prácticas reportadas en la bibliografía y un diagnóstico basado en un análisis FODA de Programas de Manejo; Ordenamiento Ecológicos, MIA´s y otros instrumentos de gestión en el primer mes del proyecto</i></p>	<p>Se cuenta con diagnósticos técnico y legal que muestran las fortalezas, debilidades y omisiones. (Anexos IIIa, IIIb-con apéndices-, III.1)</p>
<p>2.2 <i>Procesos metodológicos técnicos y legales sistematizados como resultado del intercambio de experiencias, participación de expertos y tomadores de decisión e información existente (campo y bibliográfica) de buenas prácticas y medidas de mitigación. En el mes 3 del proyecto.</i></p>	<p>Documentos que describen y documentan los procesos metodológicos técnicos y legales utilizados en el proyecto. Todo el desarrollo del proyecto fue documentado y sistematizado complementado con trabajo de gabinete, de campo e información recopilada de la opinión de actores claves en los talleres realizados. (Anexo IV)</p>
<p>2.3. <i>Propuesta de buenas prácticas y medida de mitigación son generadas con la participación técnica-académica, tomadores de decisión y la sociedad civil en el mes 6 del proyecto.</i></p>	<p>Con base a los análisis espaciales que se realizaron se ubicaron los sitios estratégicos donde es necesario aplicar medidas de mitigación y buenas prácticas, resultados que fueron evaluados y afinados por medio de talleres temáticos, entrevistas dirigidas, revisión bibliográfica y verificaciones de campo se obtuvieron las propuestas técnicas con la mejor información disponible y consensuada con actores clave. (Anexo Va-Vc)</p>
<p>2.4. <i>Documento impreso que contiene una propuesta de mejores prácticas para mantener la conectividad del tramo carretero Escárcega-Ixpujil en el 10 mes del proyecto.</i></p>	<p>Se cuenta con el primer borrador el cual se está editando debido a las demoras e imprevistos derivados a lo largo del proyecto. (Anexo X)</p>
<p><i>Indicador del Marco Lógico</i></p>	
<p>Resultado 3: Incidencia política ante actores y sectores clave a través de la gestión social, técnica y legal basado en la</p>	<p>Se ha involucrado a 12 instancias gubernamentales del sector medio ambiente, turismo, obras públicas y comunicaciones. Además</p>

<p>experiencia de buenas prácticas del tramo carretero Escárcega-Xpujil.</p>	<p>de otras ONG's y el sector académico.</p>
<p>3.1 <i>Se han generado acuerdo derivados de las presentaciones de los resultados del proyecto (buenas prácticas) en espacios formales establecidos (Consejo Asesor de la Reserva Calakmul y Consejo Consultivo para el Desarrollo Sustentable Campeche) en el noveno mes del proyecto.</i></p>	<p>Se ha llevado un proceso de presentación y gestión con el CCDS, al Consejo Asesor de la Reserva de la Biosfera Calakmul para fortalecer las recomendaciones generadas en el presente proyecto (Anexo VIa). Se hizo el análisis para fortalecer el proyecto KBA7 y enriquecer las recomendaciones con la visión del núcleo y elevarlas al nivel correspondiente.(Anexo VIb) En el Consejo Asesor de la RBC han sido expuestas las recomendaciones y surgió el acuerdo de presentarlo en una Microregión donde se modernizará un tramo carretero con el fin de retomar la experiencia Escárcega-Xpujil (Anexo VIc punto 6 del documento). Se logro que el Consejo Consultivo de Desarrollo Sustentable (CCDS) de curso a la evaluación, revisión y propuesta de 3 recomendaciones derivadas del presente proyecto. (Anexo VI d)</p>
<p>3.2. <i>Dos recomendaciones hechas a la SEMARNAT usando el proceso del Consejo Consultivo para el Desarrollo Sustentable para incluir a las mejores prácticas en la agenda política de la SEMARNAT en el décimo mes del proyecto.</i></p>	<p>Se cuentan con tres recomendaciones en formato SEMARNAT avalado por la CCDS- Campeche e incorporadas a la agenda dell CCDS regional (Anexo VIIa, VIIb, VIIc).</p>
<p>3.3. <i>Notificación de la SEMARNAT donde se han incorporado las recomendaciones de buenas prácticas como asuntos de política de la SEMARNAT en el 11 mes del proyecto.</i></p>	<p>Las recomendaciones se han generado e iniciado la gestión con la SEMARNAT aunque aún no se ha obtenido la notificación dado que está en función de la agenda del CCDS Regional</p>
<p>3.4. <i>Se han realizado recomendaciones para que al menos el Programa de uso público de Calakmul, el Programa de Manejo de la RB Calakmul y Balamkú, y Ordenamiento del Mpio. de Calakmul consideran medidas de mitigación de impacto en Calakmul para noviembre del 2009.</i></p>	<p>Recomendaciones realizadas y presentadas en los espacios pero su avance depende de factores fuera de nuestro control tales como presupuesto para actualizar y elaborar los Programas, transición de administraciones y director de reserva, entre otros.</p>
<p>Resultado 4: Socializar la propuesta de mejores prácticas y recomendaciones a insituciones gubernamentales y miembros de la sociedad organizada.</p>	<p>El proyecto se ha estado socializando en diferentes niveles :, uno binacional con Guatemala, otro a nivel regional (Chiapas-Quintana Roo) y otro a nivel estatal-local (Calakmul-Laguna de Términos) promoviendo el uso de buenas prácticas y mitigación en infraestructura carretera mediante las reuniones realizadas para la incidencia y gestión política y establecimiento de la Alianza. El un foro realizado en el marco del Congreso Wild 09 y el CCDS- Campeche y del Sureste. (Anexos VIIIa – VIIIh).</p>
<p>4.1. <i>Lista priorizada de actores y foros claves, incluyen direcciones y contactos y presentación de los objetivos y alcances del</i></p>	<p>Se generó un directorio de actores y foros clave para la instrumentación y seguimiento de las medidas de mitigación y buenas prácticas y los criterios de selección (Anexo Xa y Xb).</p>

<i>proyecto en el mes 1 y 2 del proyecto.</i>	
4.2. <i>Se ha sistematizado el proceso de conocimiento y recomendaciones generadas a través del intercambio de experiencias y retroalimentación en al menos dos reuniones en el mes 3 y 4 del proyecto con Actores clave de la Selva Maya.</i>	Limitado a presentación de resultados ante el CONAP de Guatemala.
4.3. <i>Se ha presentado en el Consejo Consultivo para el Desarrollo Sustentable Sur y Sureste de México. Ambos consejos integran a 7 estados de México y tiene representación en el Comité Nacional. En el mes 3 y 4 del proyecto.</i>	Presentado ante el CCDS- Campeche y Sureste.
4.4. <i>Presentación de los resultados finales, documentos impresos en foros clave y dirigida a actores de la Selva Maya en el mes 11 al 14 del proyecto.</i>	Los resultados finales se han presentado en diversos foros con buenos comentarios. Se prevé la presentación del documento final de difusión para el mes de mayo.

Describe el éxito del proyecto en términos de entregar los resultados pretendidos.

El éxito del proyecto se basa principalmente en:

- a) Se logró desarrollar un proceso metodológico con la mejor información disponible y sustento para identificar y proponer medidas de buenas prácticas y mitigación en la construcción de infraestructura carretera.
- b) La información obtenida y traducida en recomendaciones técnicas y legales se está usando como punta de lanza para tener incidencia en política y gestión ambiental a diferentes niveles a fin de promover la planeación y construcción de infraestructura carretera en dos estados de la península de Yucatán.
- También, haber logrado que la Alianza Multisectorial adopte la iniciativa de infraestructura carretera sostenible por las distintas dependencias municipales, estatales y federales en el Estado de Campeche que lo conforman y que han emprendido un proceso de gestión e implementación de las estrategias asociadas para mantener la conectividad en la región.
- Y que la SCT ha contemplado dentro de su presupuesto instrumentar algunas de las propuestas vertidas en el presente proyecto.

¿Hubo algún resultado no logrado? De ser así, ¿cómo ha afectado esto al impacto general del proyecto?

- a) El proceso para someter y esperar una respuesta a las recomendaciones sometidas al Consejo Consultivo de Desarrollo Sustentable (CCDS) se ha llevado más tiempo de lo previsto. Sin embargo, la sinergia lograda dentro del grupo de organizaciones participantes y la conformación del Grupo Multisectorial han apoyado y promovido la instrumentación de algunas de las recomendaciones. Con ello se logra el impacto esperado a través de una vía

alterna por lo tanto consideramos que no afectó significativamente las metas prevista en el proyecto.

- b) El intercambio de experiencias entre el proyecto en México y el proyecto en Guatemala no se pudo dar como se tenía previsto. El desfase entre los procesos de los dos proyectos limitó mucho el intercambio de experiencias. Además las condiciones culturales y sociopolíticas en las cuales se desarrolló cada proyecto limitó una mejor integración de los dos proyectos.

Esto podría subsanarse desarrollando una segunda fase del proyecto debido a que se están generando sinergias importantes que podrían permitir un impacto más amplio a nivel binacional.

- c) Durante el desarrollo del proyecto fue claro que el tiempo para fortalecer la Alianza fue subestimado. Los resultados se cumplieron en forma, pero se hubieran beneficiado de una gestión más larga con los actores regionales, para fortalecer la implementación de las recomendaciones.

V. EVALUACIONES DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD

Ofrezca un resumen de la ejecución de cualquier acción requerida dirigida hacia las políticas de seguridad ambientales y sociales dentro del proyecto.

El proyecto no tuvo impactos adversos con relación a las políticas de seguridad ambientales y sociales.

Las políticas establecidas en el proyecto se desarrollaron en conjunto con las agencias gubernamentales estatales y federales, y la relación con las comunidades locales se hizo a través de sus representantes formales (municipio, ejido, comisarios).

VI. LECCIONES APRENDIDAS DEL PROYECTO

Describa cualquier lección aprendida durante las varias fases del proyecto. Considere las lecciones tanto para los proyectos futuros, como para el desempeño futuro del CEPF.

Proceso de Diseño del Proyecto: (aspectos del diseño del proyecto que contribuyeron a su éxito o fracaso.)

- a) *El proceso del diseño del proyecto entre las organizaciones participantes y el personal técnico de CEPF fue complejo y largo. Las expectativas diferían en términos de lo que se quería lograr en el intercambio de experiencias entre los dos países. Se forzó mucho en lograr que dos procesos en fases programáticas diferentes pudieran coincidir y no se consideró las condiciones sociopolíticas particulares de cada uno de los dos procesos.*
- b) *Es fundamental que la organización responsable ante CEPF pueda decidir cómo y con quien trabajar en Alianza para desarrollar el proyecto. Sobre todo en caso*

complejos como este. Llegó un momento que el proyecto estuvo en un riesgo alto derivado de las diferencias y estilo de trabajo con uno de los socios.

- c) *Es importante contar con una Alianza consolidada con metas comunes y trabajo previo entre las organizaciones participantes, antes de embarcarse en un proyecto de esta naturaleza que involucre a actores gubernamentales regionales. Un gran éxito inicial del proyecto fue el poder comunicar de manera clara el objetivo del mismo y las expectativas.*

Ejecución del Proyecto: (aspectos del diseño del proyecto que contribuyeron a su éxito o fracaso.

- a) *Para el desarrollo de estos proyectos debe considerarse al menos 2 años para concretar los acuerdos, sobretodo porque varios de los resultados requieren un proceso de gestión con autoridades gubernamentales que seguramente excederá un año fiscal.*
- b) *Fue fundamental poder contar con la información técnica (de gabinete y de campo) para poder generar las medidas de buenas prácticas técnicas y legales. Le dio credibilidad y solidez a todo el proceso. Además fue una manera de poder involucrar a diferentes actores y sectores.*
- c) *Un resultado que contribuyó al éxito del proyecto fue el alto grado de adopción de la Alianza hacia la temática para promover medidas de mitigación y buenas prácticas en Campeche, dado que impulsan la instrumentación de las recomendaciones vertidas.*

VII. FINANCIAMIENTO ADICIONAL

Proveer detalles de donantes adicionales que apoyaron este proyecto y de financiamiento recibido como resultado de la donación de CEPF o el éxito del proyecto.

Donante	Tipo de Financiamiento*	Cantidad en USD	Comentarios
Constructora	C	-----	La Constructora del tramo Playa de Carmen-Nuevo X'can está financiando estudios previos a la construcción a una ONG en Quintana Roo. No compartieron información de los montos aportados.

**Financiamiento adicional debe reportarse según las siguientes categorías:*

- A** *Co-financiamiento de proyecto (Otros donantes contribuyan directamente a los gastos del proyecto con CEPF). Ninguno*
- B** *Financiamiento complementario (Otros donantes contribuyan a organizaciones y agencias socias quienes están implementando un proyecto relacionado con este proyecto con CEPF). Ninguno*
- C** *Apalancamiento de la Organización o Socios (Otros donantes contribuyan a su organización o una organización socia como resultado directo de éxitos de este proyecto con CEPF).
Únicamente el trabajo de las ONGs que apoyaron en la organización de los talleres realizados*
- D** *Apalancamiento Regional (Otros donantes inviertan grandes cifras en una región debido a la inversión de CEPF o éxitos relacionados a este proyecto con CEPF).
Ninguno, únicamente enmarcar esta iniciativa como parte de la internalización de la estrategia regional Agroambiental y de Salud ERAS y la estrategia regional de cambio Climático ERCC*

VIII. COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES ADICIONALES

Los resultados del proyecto demuestran la necesidad que existe en la región de encontrar vías para el desarrollo de la infraestructura social, de comunicación y de servicios que no impacten negativamente a las áreas críticas en términos de biodiversidad.

Es importante continuar el trabajo de la Alianza, específicamente el del Grupo Multisectorial y consolidar las relaciones entre los diferentes sectores. Esta es la vía para llevar al campo de la realidad las recomendaciones emitidas por este proyecto. Al mismo tiempo, es importante promover el desarrollo de esta infraestructura verde en los sectores social y gubernamental, específicamente en cuanto a obras públicas.

Se recomienda una segunda fase del proyecto que permita consolidar estos avances y concretar las medidas de mitigación y buenas prácticas ambientales para el desarrollo de infraestructura.

VIII. COMPARTIENDO INFORMACIÓN

CEPF tiene como objetivo compartir experiencias, lecciones aprendidas y resultados entre las organizaciones recipientes de nuestras donaciones y las comunidades de conservación y donantes más amplias. Una manera de lograr este objetivo es poniendo el texto de los informes finales de terminación de proyecto disponibles desde nuestra página Web: www.cepf.net, y incluyendo estos informes en nuestro boletín electrónico y otras comunicaciones.

Para obtener más información sobre este proyecto, favor de comunicarse con:

Nombre: María Andrade Hernández
 Dirección Postal: Calle 32 # 269 x 47 y 47A Col. Pinzón II
 Tel: 019999884436
 Fax:
 E-mail: mandrade@pronatura-ppy.org.mx

Anexos

Output 1

Resultado 1.1

Anexo I.- Visión y Marco de Referencia del “Grupo Multisectorial para la Planificación, operación y evaluación del desarrollo de Infraestructura carretera en el Estado de Campeche”.

Resultado 1.2

Anexo II.- Documentos generados del intercambio de experiencias que se han intercambiado con la Asociación civil Kukulcán y minuta de reuniones. (IIa-IIc y VIIIb)

- a. Carta no carreteras en la RBM
- b. Carta BCIE
- c. Resolución carretera oposición a carreteras en la RBM (1, 2)

VIIIb. Minuta reunión del 15 de julio

Resultado 2.1

Anexo III.- Diagnóstico técnico y legal sobre medidas de mitigación y buenas prácticas. (IIIa – IIIb)

- a. Buenas prácticas legales
- b. Buenas prácticas técnicas
 1. Glosario
 2. Artículos relevantes
 3. Recopilación de información de especies
 4. Propuestas de medidas de mitigación para los sitios de jaguar
 5. Catálogo de pasos de fauna y medidas estructurales
 6. Modelo de movimiento del jaguar
 7. Recomendaciones de expertos en infraestructura

Anexo III.1.- Análisis multicriterio

Resultado 2.2

Anexo IV.- Descripción del proceso metodológico

Resultado 2.3

Anexo Va.- Propuestas de buenas prácticas y medidas de mitigación

Anexo Vb.- Base de datos de sitios estratégicos para implementar buenas prácticas y medidas de mitigación

Anexo Vc.- Propuesta de señalización.

Anexo Vd.- Fichas por sitio estratégico.

Resultado 3.1

Anexo VI.- Acuerdos derivados de las presentaciones de resultados del proyecto (VIa – VIc)

VIa. Minuta de acuerdos, 25 de marzo de 2009 CCDS

VIb. Minuta de acuerdos, 28 de octubre de 2009 CCDS

VIc. Presentación al Consejo Asesor de la Reserva de la Biosfera Calakmul 30 de noviembre de 2009

VId. Minuta de acuerdos, 28 de abril de 2010

Resultado 3.2

Anexo VII.- Recomendaciones hechas a la SEMARNAT (VIIa - VIIc)

- a. Recomendaciones del Consejo Consultivo para el Desarrollo Sustentable de la Región Sureste a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente referente a generar evaluaciones técnicas de la carretera Escárcega-Xpujil

- b. Recomendaciones del Consejo Consultivo para el Desarrollo Sustentable de la Región Sureste respecto a que mediante Acuerdo Secretarial se establezca un manual para instrumentar buenas prácticas en la construcción de obras de infraestructura
- c. Recomendaciones del Consejo Consultivo para el Desarrollo Sustentable de la Región Sureste de reformar la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente para establecer la figura legal de Evaluación Ambiental Estratégica

Resultado 4

Anexo VIII.- Minutas de reuniones que forman parte de la socialización.

- a. Minuta para la generación de variables, 30 de marzo de 2009
 - a. Presentación ALC090330 revisión de artículos
 - b. Presentación MA090330
 - c. Presentación Marco legal Calakmul
- b. Minuta de presentación de resultados preliminares, 15 de julio de 2009
 - a. Presentación MA 090715
 - b. Proceso metodológico aproximación
- c. Minuta de reunión de trabajo para análisis del componente legal, 25 de agosto de 2009
- d. Minuta de reunión de trabajo con la SCT Central 27 de agosto de 2009
- e. Minuta de intercambio de experiencia en Chiapas 25 de noviembre de 2009
- f. Minuta de presentación de resultados del proyecto KBA7, 2 de diciembre de 2009
 - a. Presentación MA 091202
 - b. f. Marco legal 091202
- g. Minuta de reunión de trabajo con el Grupo Multisectorial para la Planificación, operación y evaluación del desarrollo de Infraestructura carretera en el Estado de Campeche, 19 de febrero
 - a. Presentación MA100219
- h. Minuta de intercambio de experiencias en Quintana Roo, 3 de marzo de 2010
 - a. Presentación MA 100219

Resultado 4.1

Anexo IX.- Lista priorizada de actores y foros clave y criterios de selección en el desarrollo de buenas prácticas y medidas de mitigación en la construcción de infraestructura carretera.

- a. Lista de actores y foros clave identificados para promover las buenas prácticas en la construcción e infraestructura
- b. Criterios de selección de actores clave

Compendio fotográfico.

Sistema de Información Geográfica.