

ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS - ABC



PROYECTO DE DESARROLLO DE CAPACIDADES EN EL SECTOR VIAL

CARRETERA SANTA CRUZ / TRINIDAD

&

PROYECTO CORREDOR CONECTOR CARRETERO DE SANTA CRUZ

CARRETERA SAN JOSE /SAN IGNACIO

MARCO DE POLÍTICA DE REASENTAMIENTO

Junio de 2016

CONTENIDOS

| | | |
|--------------|--|-----------|
| 1. | INTRODUCCIÓN. | 4 |
| 2. | ANTECEDENTES. | 6 |
| 2.1. | DESCRIPCIÓN DE LOS TRAMOS. | 9 |
| 3. | DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES DE LOS PROYECTOS. | 13 |
| 4. | PROCESO DE SOCIALIZACIÓN Y CONSULTA | 16 |
| 5. | OBJETIVOS DEL MARCO DE POLÍTICA DE REASENTAMIENTO. | 17 |
| 6. | MARCO LEGAL NACIONAL. | 17 |
| 6.1. | Constitución Política del Estado. (07/02/2009). | 18 |
| 6.2. | Ley de Registro de Derechos Reales (15/11/1887). | 19 |
| 6.3. | D.S. N° 25134 del Sistema Nacional de Carreteras (21/08/1998). | 20 |
| 6.4. | Ley N° 3507 de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras (27/10/2006). | 21 |
| 6.5. | D.S. N°28946 Reglamento Parcial de la Ley 3507 (25/11/2006). | 21 |
| 6.6. | Ley N° 3545 Modificación de la Ley N° 1715 Reconducción de la Reforma Agraria (28/11/2006). | 22 |
| 6.7. | Ley N° 165 Ley General de Transporte (16/08/2011). | 22 |
| 6.8. | Ley del Medio Ambiente (Ley N° 1333, 27/04/1992). | 23 |
| 6.9. | Reglamentación de la Ley del Medio Ambiente (D.S. 24176, 08/12/1995). | 24 |
| 6.10. | Ley 3425 (20/06/2006). | 26 |
| 6.11. | Reglamento a la Ley No. 3425 de 20 de junio de 2006 Para el Aprovechamiento y Explotación de Áridos y Agregados (D.S. 0091 22/04/2010). | 26 |
| 6.12. | Ley N° 530 Ley del Patrimonio Cultural Boliviano (23/05/2014). | 27 |
| 7. | MARCO INSTITUCIONAL. | 27 |
| 7.1. | Ley Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Ibáñez" (Ley No. 031 19/07/2010). | 28 |
| 7.2. | Decreto de Organización del Poder Ejecutivo (DS 29894, 07/02/2009). | 28 |
| | Ministro de Planificación del Desarrollo | 28 |
| | Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. | 29 |

| | |
|---|-----------|
| Ministro de Medio Ambiente y Agua | 31 |
| Gobierno Municipal | 33 |
| Administradora Boliviana de Carreteras..... | 34 |
| 8. DIFERENCIAS ENTRE LAS POLITICAS DEL BANCO Y LA LEGISLACIÓN NACIONAL. | 34 |
| 9. PROCEDIMIENTO PARA LA LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA.. | 35 |
| Avalúos Técnicos..... | 36 |
| Análisis Social | 36 |
| Análisis Legal | 37 |
| 10. CONTENIDOS DEL PLAN DE REASENTAMIENTO ABREVIADO. | 37 |
| 10.1. Hito 1: Establecimiento de relacionamiento comunitario, desarrollo de Consultas..... | 38 |
| 10.2. Hito 2: Avalúo de afectaciones y elaboración de carpetas. | 38 |
| 10.2.1. Área Agrícola | 38 |
| 10.2.2. Área Infraestructura | 39 |
| 10.2.3. Área Social | 40 |
| 10.2.4. Área Legal..... | 41 |
| 10.3. Hito 3: Seguimiento a los afectados. | 43 |
| 11. DEFINICIONES..... | 43 |
| 11.1. Definiciones aplicables, según el Manual Ambiental de Carreteras de la ABC. 44 | 44 |
| 12. PRINCIPIOS..... | 44 |
| 13. PRINCIPALES IMPACTOS IDENTIFICADOS. | 45 |
| 14. MECANISMO DE ATENCION DE QUEJAS Y DIFUSION DE INFORMACION. | 49 |
| 15. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN. | 52 |
| 16. NORMATIVA CONSULTADA | 53 |

1. INTRODUCCIÓN.

El presente documento establece los lineamientos y procedimientos a seguir en el proceso de reasentamiento involuntario que se refiere al desplazamiento físico (reubicación o pérdida de vivienda) y al desplazamiento económico (pérdida de activos¹ o de acceso a activos que ocasiona pérdida de fuentes de ingreso u otros medios de subsistencia²) como resultado de la adquisición de tierras para un proyecto y/o restricciones sobre el uso de la tierra, como ocurre con la Liberación del Derecho de Vía. El reasentamiento se considera involuntario cuando las personas o comunidades afectadas no tienen derecho a negarse a la adquisición de tierras o restricciones sobre el uso de la tierra que den como resultado el desplazamiento físico o económico.

Cuando el reasentamiento involuntario es inevitable, la OP 4.12 del Banco Mundial, plantea que los impactos negativos deben reducirse y para esto, se deben planificar y aplicar cuidadosamente las medidas más apropiadas para restituir sus condiciones de vida a las personas desplazadas.

En este entendido, este documento Marco de Política de Reasentamiento, define los mecanismos para la compensación (indemnización, reposición, y/o reubicación) de familias asentadas y/o que realizan actividades económicas en el Derecho de Vía Efectivo (DDV) para dos proyectos, el primero corresponde al tramo carretero Santa Cruz – Trinidad/Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial y el segundo el tramo carretero San José de Chiquitos – San Ignacio de Velasco/Proyecto Corredor Conector Carretero de Santa Cruz en los tramos (variantes) en los cuales los diseños aún no se han concluido. Al respecto es importante aclarar que cada Proyecto se gestiona y desarrolla en el marco de Contratos de Préstamo específico con el Banco Mundial, por lo que su alcance y particularidades son diferenciados.

Para la implementación del Marco de Política de Reasentamiento se realizará una previa evaluación técnica y socioeconómica, que determinará el número de familias que serán compensadas o reubicadas de tal manera que el reasentamiento no sea causa de empobrecimiento, privaciones graves y prolongadas para las personas afectadas.

Asimismo, el presente documento contempla las medidas compensatorias específicas para las familias de Alta Vulnerabilidad, cuyas actividades económicas, viviendas y/o

¹ Incluyendo la propiedad y el acceso a propiedades comunales o a recursos naturales. La Norma de Desempeño 1 cubre la restricción del acceso a depósitos minerales por parte de mineros artesanales, Norma de Desempeño 5.

² El término "medios de subsistencia" se refiere a toda la gama de medios que utilizan las personas, las familias y las comunidades para ganarse la vida, como ingresos salariales, agricultura, pesca, comercio minorista, servicios, forraje y trueque.

terrenos resulten afectados, así como también el reconocimiento de mejoras existentes.

Ahora bien, es importante anotar que de acuerdo a los diseños, los estudios de campo y las visitas y recorridos efectuados a todos los tramos Santa Cruz – Trinidad/ Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial, no se identificó ningún tipo de necesidad de reasentamiento de población, ni en el DDV, ni en las áreas aledañas a la vía existente, así también es menester aclarar que no existirán afectaciones ni impactos potenciales. Es un hecho, que las características particulares de este proyecto no hace que se requiera la compra de tierras, tampoco se limita el acceso a estas, no se genera servidumbres sobre terrenos privados o públicos, y tampoco se requiere ningún tipo de construcción, por lo que el presente Marco de Política de Reasentamientos se prepara de manera preventiva para este Proyecto.

No obstante lo anterior, dado el caso de que en la etapa de ejecución de las obras, por alguna razón se modifiquen los diseños o se varíen situaciones del proyecto que conlleven a la compra de terrenos o construcciones o a la relocalización de ocupantes en el DDV, los procedimientos para adelantar las soluciones a estas circunstancias, serán los descritos en el presente documento y deberá elaborarse un Plan de Reasentamiento o un Plan de Reasentamiento Abreviado, según corresponda.

Por su parte se prevé que el Proyecto Corredor Conector Carretero de Santa Cruz/ Carretera San Jose -San Ignacio, requiera que se elabore un Plan de Reasentamiento Abreviado para alguna de las Variantes. Es el caso particular de la Variante San Ignacio, cuyo diseño no ha sido completado debido a que el Gobierno Municipal de San Ignacio está buscando nuevas alternativas para que las afectaciones físicas esperadas (afectaciones a cercos, muros), se reduzcan al mínimo y se evite el desplazamiento físico.

Un dato importante a tomar en cuenta, es el estado de saneamiento en predios colindantes a la carretera San Jose de Chiquitos – San Ignacio de Velasco, que ha realizado el Instituto Nacional de Reforma Agraria (INRA), que de acuerdo a sus Normas Técnicas Catastrales debería respetar el DDV (Derecho de Vía) de caminos de la Red Vial Fundamental (50 m. a cada lado del eje) en respaldo al D. S. Nº 25134 de fecha 21 de agosto de 1998. Este saneamiento significa que los terrenos del derecho de vía son de propiedad del Estado, sin embargo no en todos los predios se respetó los 50 m., por lo que existen algunos predios con derecho propietario, para ratificar la distancia respecto del eje debe solicitarse una certificación al INRA, por tanto de encontrarse personas asentadas sobre la franja de DDV con documentación que acredite su derecho propietario se considerará el valor del terreno, en el caso de poseedores serán compensadas sus mejoras.

Tomando en cuenta todos estos aspectos, el presente documento Marco de Política de Reasentamiento para el Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial/Carretera Santa Cruz /Trinidad y el Proyecto Corredor Conector Carretero de Santa Cruz/Carretera San Jose /San Ignacio, se ha elaborado en conformidad a lo establecido en las políticas operacionales de reasentamiento y en concordancia con la normativa legal vigente del Estado Plurinacional de Bolivia, para conducir un proceso planificado que evite el desalojo forzado, debiendo las personas afectadas recibir beneficios específicos para reponer las condiciones de vida de la población a niveles iguales o mejores que los que tenían antes del reasentamiento, garantizando que las personas sean tratadas de manera equitativa y que se respeten sus derechos.

2. ANTECEDENTES.

La infraestructura de un país constituye una de las plataformas más importantes para su crecimiento económico. En el caso de Bolivia, la infraestructura caminera que permite la comunicación por vía terrestre, se ha convertido en un elemento de gran trascendencia para la integración nacional, al facilitar el transporte de la población, poniendo en contacto a productores, distribuidores y consumidores y contribuyendo al fortalecimiento de la actividad económica productiva.

Las atribuciones y funciones que le competen a la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) implican: promover, planificar, programar, coordinar, supervisar, evaluar la ejecución de estudios, diseños de planes, programas de ejecución de obras de construcción nueva, reconstrucción, rehabilitación y/o mejoramiento, mantenimiento y conservación, atención de emergencias viales y de operación, control de pesos y dimensiones, seguridad vial y atención de usuarios, para lograr la transitabilidad permanente y adecuada en la Red Vial Fundamental.

Con el propósito de cumplir con los mecanismos de Salvaguarda Social del Banco Mundial, entidad financiadora de ambos proyectos y con base a la Política Operacional O.P. 4.12 de Reasentamiento Involuntario, se ha elaborado el presente Marco de Política de Reasentamiento, ante la posibilidad de que debido a alguna modificación en el diseño, se produzca un desplazamiento o reasentamiento, que aún no ha sido identificado.

Asimismo el presente documento define los lineamientos generales para aplicar la política en caso de existir un desplazamiento económico de la población que trabaja en el área de ambos proyectos.

Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial

El Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial, Carretera Santa Cruz / Trinidad, busca ejecutar trabajos de conservación que aseguren condiciones óptimas del tramo de tal manera que se garantice la transitabilidad vehicular permanente.

El Tramo "Santa Cruz – Trinidad" forma parte de la Carretera Interdepartamental RVF Nº 9. Hace aproximadamente quince (15) años ha sido pavimentada y durante el periodo 2008 – 2009 se ha realizado el sello de fisuras. El tramo presenta una topografía llana y algo ondulada y actualmente el pavimento tiene capa de rodadura de tratamiento superficial doble. Algunos sectores se encuentran en buen estado y otros se encuentran con deterioro de gran magnitud.

Considerando la data del tramo y con la finalidad de contar con un Estudio a Diseño Final para el Mantenimiento Periódico del Tramo "Santa Cruz – Trinidad", la ABC con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ha contratado los servicios de la Sociedad Accidental SGT-CONAM, para el desarrollo de la evaluación estructural de la plataforma de la "CARRETERA INTERDEPARTAMENTAL Nº 9". En atención al alcance del trabajo instruido, la consultoría fue concluida y aprobada el mes de mayo de 2012.

Debido a que el tramo "Santa Cruz – Trinidad" se constituye en la principal vía de conexión entre los Departamentos de Santa Cruz y Beni, es considerado como prioridad nacional dentro el Plan de Conservación Vial de la ABC. Es por ello que se ha determinado efectuar su rehabilitación y mejora, con el fin de devolverle a la vía sus condiciones de operatividad de tal manera que se logre contar con una carretera transitable durante todo el año.

Para tal efecto, se ha previsto la realización de obras de rehabilitación en el tramo, las mismas que no implican grandes movimientos de tierra ni la desestructuración y compactación de suelos debido a que el área ya ha sido intervenida durante la construcción de la carretera actual.

El tramo se encuentra enmarcado dentro de la Licencia Ambiental (Certificado de Dispensación):CD3 No 4836/12 emitida el 17 de Mayo de 2012. Esta licencia corresponde al Programa Nacional de Conservación Vial "Región Llanura Chaco Beniana y Escudo Brasileño", que compromete el cumplimiento de medidas de prevención, mitigación, seguimiento y control sociales y ambientales establecidas para actividades de rehabilitación.

Como parte de la Evaluación Social realizada para el tramo carretero Santa Cruz – Trinidad, se ha identificado la existencia de 23 microempresas gestionadas por el Programa de Microempresas de Mantenimiento Vial de ABC. Estas microempresas realizan el trabajo de rehabilitación de la Carretera Santa Cruz – Trinidad y operan sobre la vía, aunque no poseen ningún tipo de bien inmueble sobre la misma ni sobre el DDV. Como consecuencia del tipo de contrato del proyecto, existe la posibilidad que las microempresas vean limitadas sus opciones de empleabilidad, por lo que un programa específico que forma parte del Plan de Gestión Social del Proyecto ha sido encausado, con el fin de ampliar sus opciones laborales ya sea como parte del proyecto, y de no darse el caso, ampliando su patrón de oferta productiva y de servicios acorde al mercado de la zona. Cabe anotar que aunque desarrollan

actividades en la vía, en ningún caso tienen algún tipo de instalación física cercana a la vía y los miembros son habitantes de poblados cercanos.

Finalmente, es necesario señalar que como parte de los lineamientos a ser considerados durante la etapa de ejecución del proyecto, junto al presente Marco de Política de Reasentamiento, se considerará el Marco Medioambiental, la Evaluación Social y el Plan para Pueblos Indígenas elaborados para este proyecto.

Proyecto Carretero Corredor Conector Santa Cruz/Carretera San Jose de Chiquitos – San Ignacio de Velasco

El Proyecto San José de Chiquitos – San Ignacio de Velasco es un tramo perteneciente a la ruta F-017 de la Red Vial Fundamental del Estado. Este tramo se encuentra en el Departamento de Santa Cruz de la Sierra y abarca las provincias de Chiquitos y Velasco, y los Municipios de San Ignacio de Velasco, San Miguel de Velasco, San Rafael y San José de Chiquitos, se tiene una longitud aproximada de 202 km, e integra la región geográfica conocida como la Gran Chiquitania atravesando el área ampliada donde habita el Pueblo Indígena Chiquitano. El tramo carretero se desarrolla de Sur a Norte.

El tramo atraviesa las poblaciones de San Rafaelito de Sutiniquiña, Pasiviquí, Comunidad San Carlos de Sapocó, Miraflores, Villa Fátima, La Fortuna, Quituquiña y otras que se encuentran en proximidades del actual tramo carretero. Actualmente la ruta también atraviesa los centros urbanos de las poblaciones de San Miguel y San Rafael. En San Miguel la vía llega hasta la plaza principal del pueblo mientras que en San Rafael, la vía pasa a dos cuadras de la plaza principal.

Al realizar la construcción vial del tramo San José de Chiquitos – San Ignacio de Velasco se pretende, conectar a las poblaciones de la Chiquitania con una carretera de condiciones adecuadas para la integración nacional, al facilitar el transporte de la población, poniendo en contacto a productores, distribuidores y consumidores y contribuyendo al fortalecimiento de la actividad económica productiva, que potencie además el sector turístico y el sector forestal de la zona, reduciendo los costos y tiempo de operación actuales.

El estudio de la carretera realizó la empresa "ECOVIANA", empresa se adjudicó la contratación de los servicios de consultoría para el "ESTUDIO INTEGRAL TÉCNICO, ECONÓMICO, SOCIAL Y AMBIENTAL (T.E.S.A.) DE LA CARRETERA SAN JOSÉ DE CHIQUITOS, SAN IGNACIO DE VELASCO".

Para la elaboración del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, la Gerencia Socio Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) presentó a la Autoridad Ambiental Competente Nacional, la Ficha Ambiental, tal como lo estipula la Ley de Medio Ambiente N° 1333 y su reglamentación correspondiente. En fecha 10 de agosto

de 2009, mediante la nota MMA y A-VMABCC-DGMACC FA 3854-09, la Autoridad Ambiental Competente (AAC), le otorgó al tramo carretero San José de Chiquitos, San Ignacio de Velasco la Categoría II. El tramo cuenta con una Licencia Ambiental emitida por la Autoridad Ambiental Competente Nacional en fecha 01 de junio de 2011 y atraviesa los municipios de San Ignacio de Velasco, San Miguel de Velasco, San Rafael y San José de Chiquitos.

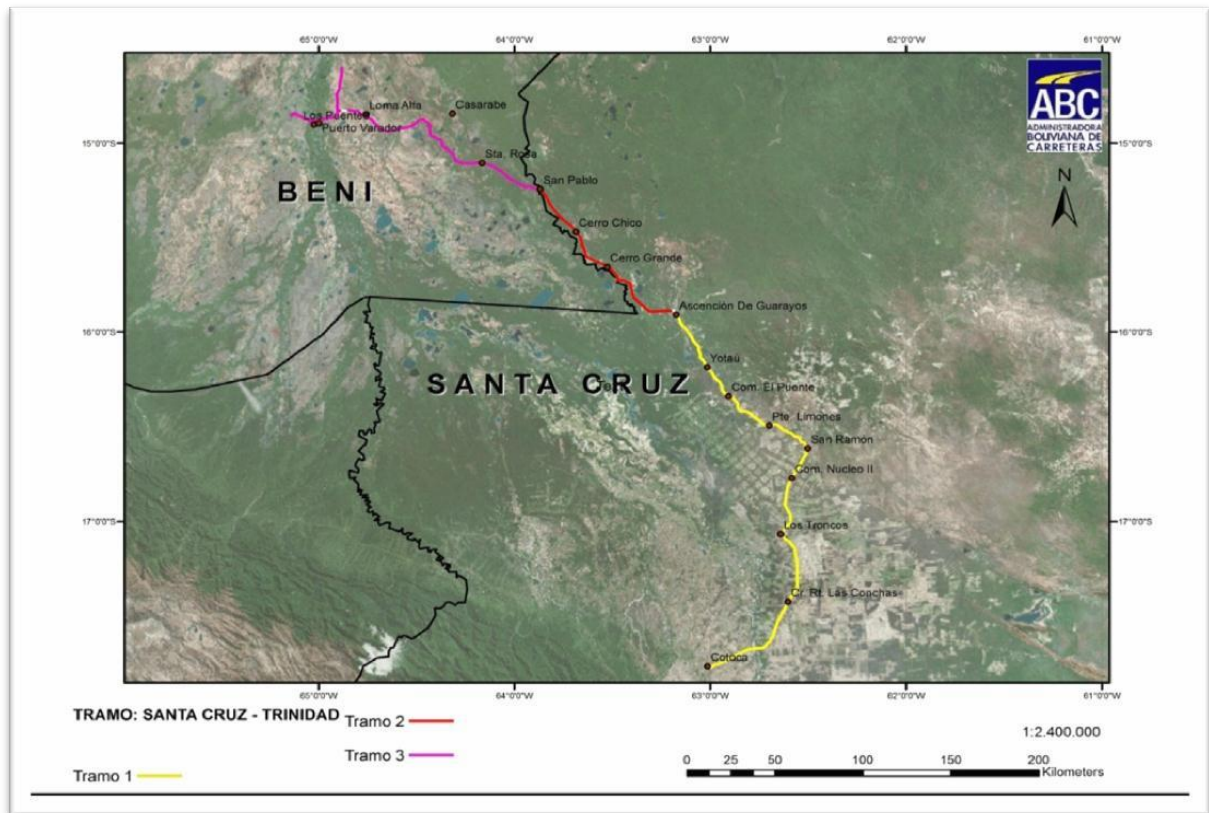
Finalmente, es necesario señalar que como parte de los lineamientos a ser considerados durante la etapa de ejecución del proyecto, junto al presente documento, se considerará el Marco Medioambiental, la Evaluación Social y el Plan para Pueblos Indígenas y el Plan de Reasentamiento elaborados para este proyecto.

2.1. DESCRIPCIÓN DE LOS TRAMOS.

Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial

El proyecto se desarrolla en el tramo Santa Cruz – Trinidad con inicio en Cotoca (a 19 km al Este de la ciudad de Santa Cruz) hasta la ciudad de Trinidad, con una longitud de 529 km, a los que se agregan 25 km del tramo Trinidad – San Javier al Norte y 10 km entre Trinidad y Puerto Varador al Oeste. La longitud total de tramo es de 567.33 km y el detalle de los sub tramos con los que se cuenta son los siguientes:

| TRAMO | Prog. Inicio | Prog. Fin | Long. [Km] |
|----------------------------------|---------------------|------------------|-------------------|
| Tramo 1: Cotoca - Yotau | 18+367 | 263+500 | 245,13 |
| Tramo 2: Yotau – Nueva Cotoca | 263+500 | 446+214 | 182,71 |
| Tramo 3: Nueva Cotoca – Trinidad | 446+214 | 547+700 | 101,49 |
| Trinidad – Varador | 587+700 | 599+710 | 12,00 |
| Trinidad – San Javier | 562+866 | 588+866 | 26,00 |



En cuanto a los trabajos a ser ejecutados como parte del proyecto, se tiene previsto intervenir con actividades de:

- Pavimentación; actividades orientadas a la intervención de la estructura de pavimento de la vía existente.
- Suministro; actividad orientada al suministro de cemento asfáltico y cemento portland.
- Transporte; actividad orientada al traslado de material granular y cemento asfáltico.
- Señalización; actividades orientadas a la colocación, reposición de señalización vertical y horizontal.
- Drenaje; actividades orientadas a la reconstrucción de alcantarillas.

Asimismo, se debe precisar que el proyecto no compromete la intervención al interior de Áreas Protegidas (AP) de interés nacional.

Proyecto Carretero Corredor Conector Santa Cruz/Carretera San Jose de Chiquitos – San Ignacio de Velasco

El trazo actual se desarrolla sobre una topografía plana con alturas que oscilan entre los 250 m.s.n.m. y los 550 m.s.n.m. Geográficamente se encuentra ubicada entre los 16° 23´ 02.71" Latitud Sur, 60° 57´ 24.41" Longitud Oeste al inicio de proyecto en la población de San Ignacio de Velasco y los 17° 49´ 16.04" Latitud Sur, 60° 44´ 10.48" Longitud Oeste al final de proyecto en la población de San José de Chiquitos.

El proyecto en el diseño geométrico de la carretera, con base a diferentes parámetros, determinó dividir el proyecto en cuatro tramos, mismos que se detalla a continuación:

- Tramo I: San Ignacio de Velasco – San Miguel
- Tramo II: San Miguel – San Rafael
- Tramo III: San Rafael – La Fortuna
- Tramo IV: La Fortuna – San José de Chiquitos

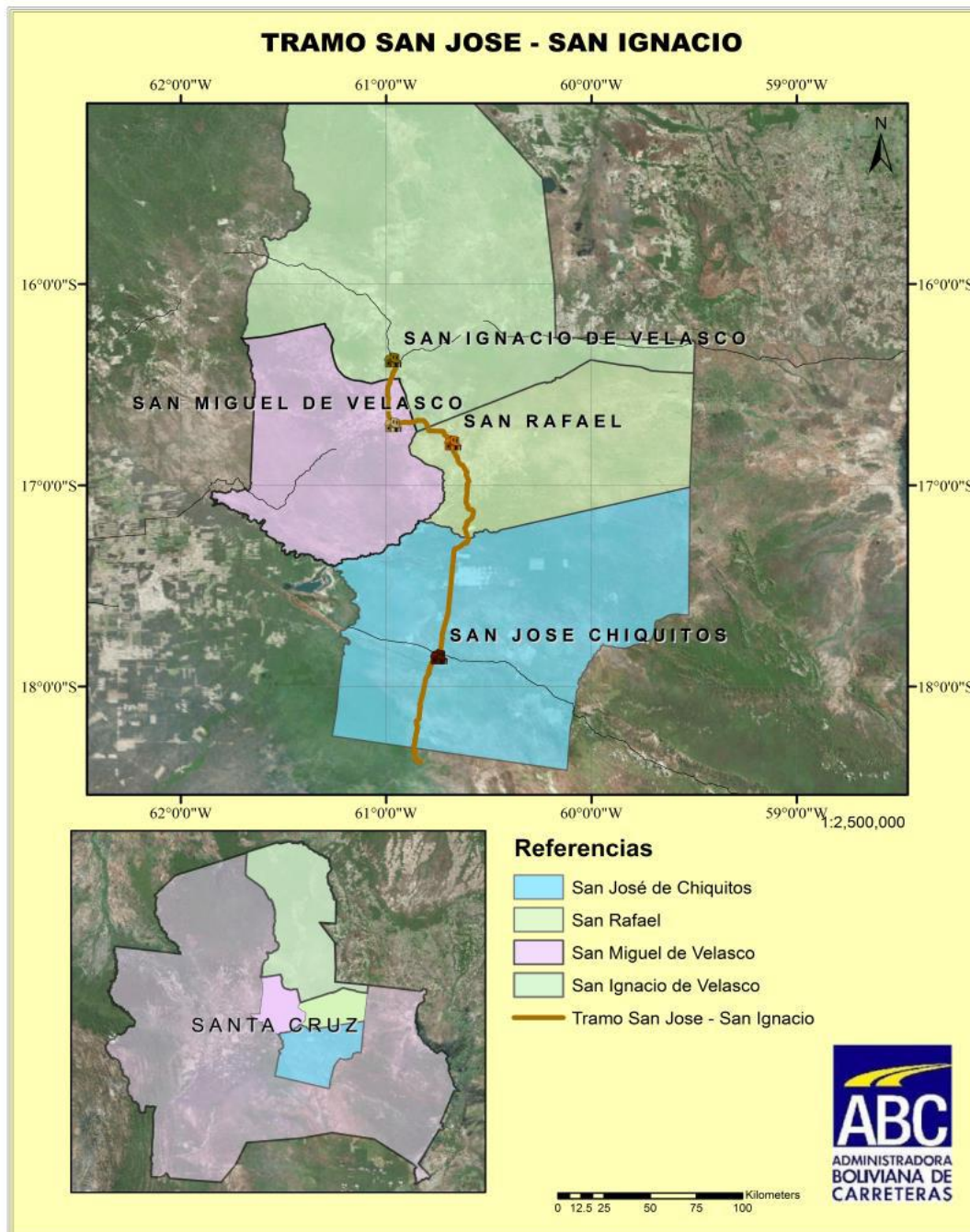
El diseño contiene algunos ajustes del trazo actual de la carretera debido a una corrección tanto en el alineamiento horizontal como vertical. Así mismo se ha incorporado en la población de San Miguel, una variante al trazo actual de manera que la carretera no atravesase el pueblo.

En el caso de la población de San Rafael, dado que el actual trazo no se desarrolla por la plaza principal, luego de reuniones y talleres dentro del proceso de Consulta Pública, las autoridades de San Rafael han definido que se mantenga el trazo actual que pasa por el centro de la población pero otorgándole características de una avenida de doble sentido con jardinera al medio.

Con relación a las obras de arte mayor se prevén la construcción de 7 obras de infraestructuras, todas con una sección transversal de 8 metros de ancho; de las cuales dos estarán ubicadas en el tramo II, cuatro en el tramo III y una en el tramo IV.

Respecto a la variante de San Ignacio de Velasco, hasta el momento se consideraron dos alternativas, una posibilidad planteaba el trazo de la carretera ingresando al área urbana, lo cual ha sido rechazado por la población por la implicancia de las afectaciones y la seguridad vial de la población. La otra alternativa proyecta el trazo por el área periurbana de la población, reduciendo las afectaciones, asimismo éste diseño es acorde al Plan de Ordenamiento Territorial planificado por el Gobierno Municipal, por lo que tiene mayor respaldo y aceptación local. En esta opción se

identifican alrededor de 30 afectaciones consistentes en cercos, muros, pastizales³ Sin embargo nuevas alternativas para reducir el número de afectaciones al mínimo, están siendo analizadas. Únicamente cuando se tenga el diseño final de la Variante San Ignacio, se procederá a hacer el censo, y en consecuencia se obtendrá el número exacto de personas afectadas.



³ Ver Anexo Acta de Consenso Variante San Ignacio y mapa adjunto.

3. DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES DE LOS PROYECTOS.

Es menester precisar que cada Proyecto involucra un alcance diferente, así como la generación de documentos socio ambientales específicos, a continuación describimos los componentes que involucran los Proyectos en el marco de Contratos de Préstamo específicos:

Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial

El crédito y préstamo del Banco Mundial apoyará el desarrollo institucional de la ABC y fortalecerán la gestión y preservación de la red vial fundamental pavimentada de Bolivia mediante el financiamiento de un grupo de contratos basados en desempeño y pago global. Los objetivos del Proyecto se lograrán mediante dos componentes complementarios implementados en forma paralela.

Componente A. Desarrollo de Capacidades

El componente apoyará en el establecimiento de los fundamentos requeridos orientados a que la ABC logre su objetivo de avanzar hacia un modelo de Gestión de Activos Viales con una eventual expansión de la modalidad CReCE que cubra la totalidad de la red vial fundamental pavimentada. El componente apoyara la implementación de un sistema de planificación de intervenciones basado en una porción de la red pavimentada, fortalecimiento de las salvaguardas sociales y mejoramiento de la gestión financiera y de adquisiciones.

Subcomponente A.1. El Proyecto financiará mediante desembolsos vinculados a indicadores (DLIs por sus siglas en inglés) para el logro de:

- (a) DLI 1. Implementación y uso de un sistema integrado de información y gestión financiera.
- (b) DLI 2. Nuevos documentos para licitaciones viales (obras y supervisión). Incluyendo un paquete de documentas (obras civiles y servicios de consultoría) para las contrataciones tradicionales, otro para contratos CReCE, y otro para contratos de Diseño-Construcción-Mantenimiento-Operación- Transferencia (DBMOT).
- (c) DLI 3. Actualización y aprobación del Manual Ambiental de la ABC mediante guías o procedimientos para fortalecer la gestión socio ambiental.
- (d) DLI 4. Desarrollo de una estrategia para la planificación de rehabilitación de la red vial fundamental. ABC adquirirá e instalará un Sistema de Gestión de Pavimentos con alimentado con datos pertinentes.

Subcomponente A.2. Incluye las siguientes actividades:

- i. Apoyo y fortalecimiento de la gestión de contratos por parte de la ABC.
- ii. Evaluación de la Capacidad para Seguridad Vial.
- iii. Capacitación y certificación por parte de un Instituto reconocido de Gestión de Contratos y/o de Adquisiciones, para el personal técnico de la ABC con responsabilidades relacionadas con la redacción de borradores de contratos, supervisión y gestión de contratos. .
- iv. Apoyo al desarrollo de capacidades para la Gestión de Activos Viales y gestión de contratos basados en desempeño.
- v. Actividades para fortalecer la mitigación de los riesgos climáticos en la gestión de la red vial fundamental.
- vi. Apoyo en el fortalecimiento y desarrollo empresarial de la microempresas.
- vii. Actividades para la gestión del Proyecto, incluyendo auditorías y costos operativos recurrentes.

Componente B. Contratos Basados en desempeño para la red vial fundamental pavimentada

La red vial fundamental pavimentada de Bolivia es fundamental para un transporte interno costo-efectivo que beneficie a la sociedad en general. La pobre condición de las carreteras pavimentadas requieren una intervención oportuna y global para lograr un equilibrio entre la ampliación de la red vial fundamental y apoyar su conservación.

Mientras que se espera que toda la red vial fundamental pavimentada estará bajo contratos CReCE dentro de 7 a 8 años, la ABC ha priorizado y programado, en base a las necesidades de mantenimiento periódico, el financiamiento por parte del Proyecto de actividades de mantenimiento mediante contratos CReCE para un corredor de 567 km en la región oriental de Bolivia, en los departamentos de Beni y Santa Cruz, específicamente el corredor norte-sur que conecta las capitales departamentales de Santa Cruz de la Sierra y Trinidad.

La plataforma vial de 7 metros y 1 metro de hombros está actualmente pavimentada en su mayoría con doble tratamiento superficial (DST). La superficie ha recibido diversas intervenciones durante este período con algunos segmentos repavimentados, pero en la mayor parte sólo ha recibido trabajos de mantenimiento de rutina incluyendo sellado.

Este Componente financiará contratos CReCE de cinco años para obras civiles que incluirán intervenciones periódicas y de rutina, servicios de consultorías para monitoreo del trabajo de los contratos, así como también servicios de consultoría relacionados con la evaluación del desempeño de los contratos CreCE y la metodología de contratación.

Proyecto Carretero Corredor Conector Santa Cruz/Carretera San Jose de Chiquitos – San Ignacio de Velasco

El proyecto responde a una de las prioridades del gobierno nacional para mejorar la conectividad entre los centros poblados más importantes del Departamento de Santa Cruz y, a través de la misma inversión, mejorar las conexiones bioceánicas de Bolivia. El proyecto propuesto está orientado a reducir el tiempo de viaje y los costos de transporte a través de una carretera que conecta los dos corredores de tránsito que enlazan al Brasil. El proyecto propuesto también apoya la financiación de estudios para futuras inversiones para completar las conexiones de este un corredor de tránsito.

La operación propuesta se beneficiará de los esfuerzos que se logren mediante el proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial destinado a fortalecer las capacidades de ABC.

Componente A. Mejoramiento de la Carretera

El mejoramiento de la carretera de 208 km, vincula los municipios de San Ignacio de Velasco y San José de Chiquitos, en el departamento de Santa Cruz, tiene un eje norte-sur y se localiza aproximadamente a 300 km al oeste de la frontera con Brasil. Lo más importante es que conecta los dos corredores procedentes de Brasil al este del departamento de Santa Cruz: los puntos de entrada a San Matias (corredor norte) y Puerto Suárez (corredor sur).

Desde un punto de vista técnico la mejora de la carretera es sencillo pues en su mayor parte seguirá la alineación existente y por lo tanto en gran medida dentro del derecho de paso previamente establecido El terreno es plano con suaves colinas. El pavimento será de 5 cm de espesor de hormigón asfáltico (AC), que descansan sobre una base granular y sub-base de 15 cm y 25 cm, respectivamente. Será necesaria la construcción de tres carreteras de circunvalación para evitar el tráfico de vehículos pesados en las zonas pobladas (San Ignacio de Velasco, San Miguel y San Rafael) y estirado de la alineación por el cerro San Diablo. Será necesaria la construcción de tres puentes pequeños (35 m, 40 m, y 46 m) y un conjunto de puentes existentes serán reemplazados por construcciones más grandes de sección rectangular.

Componente B. Estudios Técnicos y Gestión del Proyecto

Este componente está vinculado al Componente A al completar la financiación de

estudios técnicos de aproximadamente 300 kilómetros de carretera entre San Matías-San Ignacio de Velasco conexión con Brasil (corredor norte). Este corredor norte y la inversión en el Componente A, forman un tramo contiguo a la carretera San Jose de Chiquitos – San Ignacio de Velasco, de más de 500 km de longitud. Este componente financiará estudios de viabilidad (técnicos, económicos, ambientales y sociales) y la preparación de documentos de licitación para la modernización del corredor. ABC ha decidido que los estudios contemplarán inversiones bajo una metodología PBC a través de un enfoque DBMOT contratación de 10 años. Además de estos estudios de viabilidad, se espera que el componente financie estudios de Evaluación de Impacto Social y Pobreza con enfoque de género (PSIA). El componente también financiará actividades de gestión de proyectos propuestos, incluyendo auditorías, capacitación y adicionales para la implementación del proyecto de construcción y la capacidad para la gestión del proyecto.

4. PROCESO DE SOCIALIZACIÓN Y CONSULTA

Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial

Las actividades del proyecto fueron difundidas de manera transparente con el objeto de que todos los participantes cuenten con información adecuada y veraz sobre el Marco de Política de Reasentamiento, en relación a la identificación de las incidencias positivas y negativas que pudieran surgir en caso de implementarse el mismo.

En ese entendido se estableció un sistema de relaciones con las organizaciones representativas y sociedad civil en su conjunto del área del proyecto, con el objeto de informar sobre los alcances del Proyecto de Conservación Vial, Rehabilitación y Mantenimiento del tramo carretero Santa Cruz – Trinidad para luego conocer la percepción y aceptación de la población, de esa manera se ha dado cumplimiento a la socialización de las acciones a realizarse como parte del proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial tramo carretero Santa Cruz - Trinidad.

El detalle de los procesos de socialización y consulta se encuentran desarrollados en la Evaluación Social y en el documento Plan de Pueblos Indígenas.

Proyecto Carretero Corredor Conector Santa Cruz/Carretera San Jose de Chiquitos – San Ignacio de Velasco

Como parte del desarrollo del proceso de consulta en lo relativo a la Variante San Ignacio, para la cual se prevé la necesidad de desarrollar un Plan de reasentamiento Abreviado, hasta el momento se han desarrollado reuniones informativas y de consulta a la población del lugar para obtener sus percepciones en torno a las posibles opciones de la Variante San Ignacio hasta ahora identificadas (Ver anexo Acta de Reunión Circunvalación Ciudad de San Ignacio de Velasco).

El Gobierno Municipal, la Empresa Consultora y ABC están orientando sus esfuerzos a analizar nuevas alternativas de diseño que sean técnicamente viables y que contemplen la menor cantidad de afectaciones posibles.

En lo posterior y cuando se hayan agotado las posibles alternativas de ubicación de la Variante San Ignacio, en las consultas se procederá también a describir la estrategia de intervención a ser implementada en el Plan de Reasentamiento Abreviado – Variante San Ignacio, con el fin de lograr la participación de la población en la socialización de las medidas de compensación y la concertación con los afectados sobre las alternativas que les favorezcan.

5. OBJETIVOS DEL MARCO DE POLÍTICA DE REASENTAMIENTO.

El objetivo general del Marco de Política de Reasentamiento - MPR es definir, sobre la base de las políticas de Salvaguarda del Banco Mundial – BM y la legislación nacional, los principios de reasentamiento, disposiciones institucionales y los criterios de diseño aplicables al proyecto, los cuales cuando correspondan se verán plasmados en el Programa de Reposición de Pérdidas (PRP) y/o en alguna estrategia de mitigación compatible para la compensación en caso de desplazamiento económico, estableciendo los mecanismos y procedimientos, que serán requeridos cuando sea necesaria la afectación de predios o traslado de familias o actividades económicas debido a la ejecución de las obras de rehabilitación de la carretera.

Los objetivos específicos del presente Marco son:

- a. Definir principios y criterios que activen las Políticas del Banco;
- b. Describir los procedimientos que serán utilizados para el diseño e implementación de los Planes de Reasentamiento Involuntario y/o desplazamiento económico;
- c. Señalar las alternativas que podrán utilizarse para el reasentamiento involuntario o restablecimiento de las condiciones socioeconómicas de las familias o actividades económicas afectadas; y
- d. Proponer procedimientos que fortalezcan la gestión de adquisición de inmuebles y restablecimiento de actividades económicas afectadas cuando sea necesario.

6. MARCO LEGAL NACIONAL.

El marco normativo del Programa de Reposición de Pérdidas se apoya en las normas aplicables de carácter internacional ratificadas por el Estado Plurinacional de Bolivia, en las declaraciones y garantías constitucionales y normas nacionales y departamentales, así como en los principios generales del derecho, jurisprudencia y doctrina que establecen las pautas para la compensación por afectación, el avalúo de los bienes afectados y la protección de los derechos fundamentales de personas

afectadas por la ejecución de proyectos de la RVF.

El ordenamiento jurídico reconoce y garantiza la inviolabilidad de la propiedad privada en el texto de la Constitución Política del Estado. En consecuencia, cuenta con un cuerpo normativo en el orden nacional y departamental que establece el procedimiento de expropiación a través del cual el Estado puede expropiar la propiedad individual o colectiva, por causa de necesidad y utilidad pública y el bien común, de manera tal que no lesione las garantías constitucionales.

El procedimiento de Liberación de Derecho de Vía en la legislación boliviana tiene como fundamento el Decreto Supremo N° 25134 de 21 de agosto de 1998 que establece el Sistema Nacional de Carreteras y el Derecho de Vía en 50 metros a ambos lados de las carreteras de la Red Vial Fundamental y la Ley N° 3507 de 27 de octubre de 2006 que crea a la Administradora Boliviana de Carreteras encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental, como entidad de derecho público autárquica, con personalidad jurídica y patrimonio propios, y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económica-financiera, de duración indefinida, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

A continuación vamos a desarrollar la normativa inherente.

6.1. Constitución Política del Estado. (07/02/2009).

Artículo 56°.-

- I. Toda persona tiene derecho a la propiedad privada individual o colectiva, siempre que ésta cumpla una función social.
- II. Se garantiza la propiedad privada siempre que el uso que se haga de ella no sea perjudicial al interés colectivo.
- III. Se garantiza el derecho a la sucesión hereditaria.

Artículo 57°.-

La expropiación se impondrá por causa de necesidad o utilidad pública, calificada conforme con la ley y previa indemnización justa. La propiedad inmueble urbana no está sujeta a reversión.

Artículo 298°.-

- II. Son competencias exclusivas del nivel central del Estado:
 - Inc. 9) Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Fundamental.

6.2. Ley de Registro de Derechos Reales (15/11/1887).

Artículo 1°

Ningún derecho real sobre inmuebles, surtirá efecto, si no se hiciere público en la forma prescrita en esta ley. La publicidad se adquiere por medio de la inscripción del título de que procede el derecho, en el respectivo registro de los derechos reales.

Artículo 3°

Cumplida la prescripción del artículo primero ninguna inscripción se hará sino en el caso de constar del registro, que la persona de quien procede el derecho que se trata de inscribir, es el actual propietario de los bienes sobre los que ha de recaer la inscripción. Sin embargo, en el caso de haberse transferido la propiedad por causa de muerte, podrá hacerse de un derecho procedente del difunto en los términos estatuidos por el artículo 551 del Código Civil, para aceptar la herencia.

Artículo 4°

Sólo podrán inscribirse los títulos que consten de escritura pública, las providencias judiciales que aparezcan de certificaciones o ejecutorias expedidas en forma auténtica y los documentos privados reconocidos legalmente.

Artículo 7°

Se inscribirán en el registro: 1° las hipotecas legales, voluntarias y judiciales claramente especificadas-; 2° los contratos de venta, sea esta pura y simple, sea dependiente de una promesa de futuro o sea con subrogación o con pacto de retroventa; 3° los contratos de cambio y los de anticresis; 4° los de compañía universal o particular reglados por el libro 3°, Título 1° del código civil, siempre que uno o más de los socios lleven a la sociedad bienes raíces, sobre los cuales llegue ésta a adquirir mediante el contrato derechos de propiedad, de uso, de habitación o de usufructo; 5° los contratos de constitución de dote; 6° los contratos y otros títulos de usufructo, uso y habitación; 7° los de redención, traslación y reducción de censos o de principales capellánicos; 8° las sentencias y laudos arbitrales ejecutoriados que declaren la prescripción adquisitiva de dominio o de cualquier otro derecho real; 9° los contratos en cuya virtud se crean o se extinguen las servidumbres; 10° los contratos de arrendamiento por más de cinco años, las anticipaciones de alquiler o rentas por más de un año, así como la transferencia de los derechos del arrendatario; 11° el privilegio resultante de una venta cuyo precio total o parcial adeude el comprador en los casos del artículo 1451 del código civil 12° el privilegio del que ha suministrado dinero para la adquisición de un inmueble, según el artículo 1452 del mismo código y todos los demás créditos privilegiados, comprendidos en el capítulo 4° título 20, libro 3°, del código civil;

13° las concesiones de minas, canteras u otros aprovechamientos semejantes;
14° en general todos los contratos nominados o innominados, así como las disposiciones testamentarias cuyo objeto sea crear, transmitir, restringir o ampliar derechos reales, y en los casos de sucesión ab intestato, el auto que confiere la misión en posesión hereditaria.

6.3. D.S. N° 25134 del Sistema Nacional de Carreteras (21/08/1998).

Artículo 10°. – Derecho de Vía.

A efectos de uso, defensa y explotación de las carreteras de la Red Fundamental, se establece que son propiedad del Estado los terrenos ocupados por las carreteras en general y en particular por las de la Red Fundamental, así como sus elementos funcionales.

Es elemento funcional de una carretera, toda zona permanentemente afectada a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público vial, tales como las destinadas al descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses, y otros fines auxiliares o complementarios.

Todas las carreteras de la Red Fundamental, comprenden las siguientes áreas: Arcén, calzada o faja de rodadura: zona longitudinal de la carretera comprendida entre las bermas laterales de la plataforma.

Berma: consiste en la faja longitudinal de terreno en la carretera o autopista, de dos (2) metros de ancho (pavimentada o no), comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta, o entre el borde del arcén y el inicio de talud, medida en horizontal a cada lado de la vía.

Esta área se utilizará eventualmente para señalización, iluminación, balizamiento, comunicaciones e instalación de barrera de seguridad.

Zona de afectación Consiste en la franja de terreno a cada lado de la vía incluida la berma, de (50) cincuenta metros, medida en horizontal y/o perpendicularmente a partir del eje de la carretera.

En esta zona, no podrán realizarse obras, ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización escrita y expresa en cualquier caso, del Servicio Nacional de Caminos de acuerdo al procedimiento establecido al efecto en el Reglamento.

6.4. Ley N° 3507 de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras (27/10/2006).

Artículo 1º.- (Objeto).

La presente Ley tiene por objeto la creación de la Administradora Boliviana de Carreteras encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental; en el marco del fortalecimiento del proceso de descentralización.

Artículo 2º.- (Naturaleza Institucional).

La Administradora Boliviana de Carreteras es una entidad de derecho público autárquica, con personalidad jurídica y patrimonio propios, y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económica-financiera, de duración indefinida, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

6.5. D.S. N°28946 Reglamento Parcial de la Ley 3507 (25/11/2006).

Artículo 24º.- (Derecho de Vía).

I. A efectos de uso, defensa y explotación de las carreteras de la Red Vial Fundamental, se establece que son propiedad del Estado los terrenos ocupados por las carreteras en general y en particular por las de la Red Vial Fundamental, así como sus elementos funcionales, en el marco de lo establecido por la Constitución Política del Estado y demás normativa vigente.

II. Constituye elemento funcional de una carretera, toda zona permanentemente destinada a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público vial, tales como las destinadas al descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, peaje, parada de autobuses, y otros fines auxiliares o complementarios.

III. En el derecho de vía, no podrá realizarse obras ni se permitirá más usos que aquellos que sean compatibles con la conservación y la seguridad vial, previa autorización escrita y expresa, en cualquier caso, de la Administradora Boliviana de Carreteras.

IV. La Administradora Boliviana de Carreteras podrá autorizar la utilización del uso del derecho de vía de las carreteras de la Red Vial Fundamental para la generación de recursos propios, de acuerdo a reglamento a ser elaborado por esta institución y aprobado de rodadura, la berma y la zona de afectación.

Artículo 25º.- (Expropiaciones y Servidumbres).

I. En caso de que en la zona del derecho de vía existan propietarios cuya data sea anterior al diseño de la carretera, las entidades competentes, mediante el trámite de expropiación correspondiente, liberarán el derecho de vía para la ejecución de los trabajos de mejoramiento o construcción, será prioritaria la

compensación con bienes del Estado y, en su caso, se asignará los recursos suficientes.

III. En el caso de que los afectados no cuenten con títulos de propiedad y sean poseedores legales, de conformidad a la Ley N° 1715 de 18 de octubre de 1996, del Servicio Nacional de Reforma Agraria, la Administradora Boliviana de Carreteras, únicamente a través de las Prefecturas de Departamento, reconocerá las mejoras efectuadas en ese predio agrario.

6.6. Ley N° 3545 Modificación de la Ley N° 1715 Reconducción de la Reforma Agraria (28/11/2006).

Artículo 33°.- (Sustituye el artículo 58).

Se sustituye la redacción del Artículo 58 de la Ley N° 1715, de la siguiente manera:

“La expropiación de la propiedad agraria procede por causal de utilidad pública calificada por Ley o por incumplimiento de la Función Social en pequeñas propiedades a requerimiento de la comunidad y según reglamento de la presente Ley, previo pago de una justa indemnización, de conformidad con los Artículos 22 Parágrafo II y 165 de la Constitución Política del Estado.”

Disposición Transitoria Octava (Posesiones Legales).

Las superficies que se consideren con posesión legal, en saneamiento, serán aquellas que, siendo anteriores a la vigencia de la Ley N° 1715 de 18 de octubre de 1996, cumplan efectivamente con la función social o la función económico social, según corresponda, de manera pacífica, continuada y sin afectar derechos legalmente adquiridos o reconocidos.

6.7. Ley N° 165 Ley General de Transporte (16/08/2011).

Artículo 67°.- (Necesidad y Utilidad Pública)

Se declara de necesidad y utilidad pública toda obra de infraestructura vial, instalaciones de terminales terrestres, aeroportuarias, puertos, instalaciones, estaciones, vías férreas y derechos de vía, destinada al servicio público, debiendo gozar prioritariamente de todos los privilegios que las leyes conceden para ese caso; contando con preferencias para la adquisición y el acceso a los componentes y materiales necesarios para la construcción y mantenimiento de la infraestructura.

Artículo 197°.- (Derecho de Vía)

I. Consiste en la propiedad del Estado sobre las carreteras, su infraestructura y elementos funcionales de las mismas a efectos de su uso, defensa y explotación.

II. Es elemento funcional de una carretera, toda la zona afectada a la conservación de la misma o a la operación del servicio público vial de manera permanente o temporal, tales como las destinadas al descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.

III. En esta zona, no podrán realizarse obras, ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con el uso y la seguridad vial u otros servicios básicos estratégicos, sin que su implementación afecte los niveles de seguridad vial.

IV. La autoridad competente del nivel central podrá utilizar o autorizar el uso de la zona de afectación, por razones de interés general o cuando se requiera mejorar el servicio en la carretera. A objeto de evitar ocupación ilegal de la zona de afectación de las carreteras, ejercerá control permanente del derecho de vía en las carreteras y en caso de ocupación o utilización ilegal procederá a la desocupación del área afectada de acuerdo al procedimiento aplicable.

V. El ancho de derecho de vía será definido por la autoridad competente del nivel central del Estado, considerando las necesidades y acuerdos internacionales.

Artículo 198°.- (Áreas de las Carreteras)

Todas las carreteras, comprenden mínimamente las siguientes áreas:

a) Arcén, calzada o faja de rodadura: zona longitudinal de la carretera comprendida entre las bermas laterales de la plataforma.

b) Berma, consiste en la faja longitudinal de terreno en la carretera o autopista, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta, o entre el borde del arcén y el inicio de talud, ubicada a cada lado de la vía, de ancho variable según el tipo de carretera. Esta área se utilizará eventualmente para señalización, iluminación, balizamiento, comunicaciones e instalaciones de barrera de seguridad.

6.8. Ley del Medio Ambiente (Ley N° 1333, 27/04/1992).

El propósito de la Ley 1333 es la protección y conservación de los recursos naturales regulando la actividad humana con relación a la naturaleza, y promoviendo el desarrollo sostenible para mejorar la calidad de vida de la población.

La Ley del Medio Ambiente brinda el marco legal de la gestión ambiental y el desarrollo sostenible del país, estableciendo los mecanismos de la planificación ambiental y estudios de impacto ambiental, los medios de control y seguimiento de la calidad ambiental, el manejo integral y sostenible de los recursos naturales.

La Ley determina las características, competencias, normatividad, deberes y obligaciones relativas a los recursos: agua, aire y atmósfera, suelo, bosques y tierras forestales, flora y fauna silvestre, recursos hidrobiológicos y Áreas Protegidas. Cualquier obra, proyecto o actividad que por sus características requiera de EEIA, con carácter previo a su inicio, deberá contar con la Declaratoria de Impacto Ambiental determinada por los organismos sectoriales competentes.

6.9. Reglamentación de la Ley del Medio Ambiente (D.S. 24176, 08/12/1995).

Mediante un proceso de amplia participación ciudadana y consulta con los diversos sectores y regiones, se formuló el cuerpo reglamentario de la Ley 1333 del Medio Ambiente, el cual incluye los siguientes reglamentos:

- **El Reglamento General de Gestión Ambiental**, que define aspectos relativos a la formulación y establecimiento de políticas ambientales; procesos e instrumentos de planificación; establecimiento de normas, procedimientos y regulaciones jurídico administrativas (declaratoria de impacto ambiental, el manifiesto ambiental, las auditorías, las licencias y permisos ambientales); definición de competencias y jerarquía de la autoridad ambiental; instancias de participación ciudadana; administración de recursos económicos; fomento a la investigación científica y tecnológica; establecimiento de instrumentos e incentivos ambientales.
- **El Reglamento de Prevención y Control Ambiental**, que señala el marco institucional tanto en el ámbito nacional, departamental, municipal, sectorial encargado de los procesos de prevención y control ambiental. Regula las disposiciones legales en materia de evaluación de impacto ambiental y control de calidad ambiental. Las disposiciones del presente reglamento se aplican a todas las obras, actividades públicas o privadas, con carácter previo a su fase de operación, y a todas las obras o actividades y proyectos públicos y privados que se encuentren en operación, mantenimiento o abandono.
- **El Reglamento de Contaminación Atmosférica**, que define el ámbito de aplicación, el marco institucional correspondiente y los procedimientos para la evaluación y control de la calidad del aire. Tanto la contaminación en fuentes fijas, por la emisión de los establecimientos industriales, como en fuentes móviles, es decir de las emisiones vehiculares.
- **El Reglamento de Contaminación Hídrica**, que señala el marco

institucional a nivel nacional, departamental, municipal, sectorial e institucional. Tiene por objeto regular la calidad y protección de los recursos hídricos, mediante la planificación de su uso y las normas de prevención y control de la contaminación, protegiendo el recurso agua dentro del marco conceptual de Desarrollo Sostenible.

- **El Reglamento para Actividades con Sustancias Peligrosas**, que señala el ámbito de aplicación y el marco institucional tanto en el ámbito nacional, departamental, municipal, sectorial e institucional. Establece el Programa de Acción Intersectorial para sustancias peligrosas y los procedimientos técnico-administrativos del registro y licencia, del manejo y generación de sustancias peligrosas. Este reglamento ha sido complementado con la emisión de la Resolución Administrativa VMABCCGDF No. 007/13 de 8 de marzo de 2013, en actual vigencia.

- **El Reglamento de Gestión de Residuos Sólidos**, que define el ámbito de aplicación, marco institucional y los procedimientos técnico administrativos para la evaluación y control en el manejo y disposición de los residuos sólidos. Incluyendo actividades como generación, barrido, almacenamiento, recolección, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos de acuerdo con sus características, para la protección de la salud humana, los recursos naturales, y el medio ambiente.

- **Complementaciones y Modificaciones RGGGA y RPCA**
En vista de la necesidad de mayor eficacia jurídica a las acciones de fiscalización de la AAC, se modifican los aspectos relativos a Sanciones (RGGGA) y la Auditoría Ambiental (RPCA), en el D.S. 26705 de 10/07/2002, aspectos que fueron nuevamente modificados en el DS 28499 del 10 de diciembre de 2005.

Finalmente, el 17 de enero de 2006, mediante DS 28592 se realizaron nuevas complementaciones y modificaciones a los títulos I, II, V y IX del Reglamento General de Gestión Ambiental y los títulos I, IV, V y IX del Reglamento de Prevención y Control Ambiental, modificando siglas y definiciones, las competencias de la AACN (Autoridad Ambiental Competente Nacional) y AACD (Autoridad Ambiental Competente Departamental), así como los procedimientos administrativos de Evaluación de Impacto Ambiental y de Control de Calidad Ambiental, la actualización de la Licencia Ambiental, las infracciones administrativas y sus sanciones, las actuaciones administrativas de la Autoridad Ambiental Competente, los procedimientos administrativos de primera instancia, el procedimiento administrativo de revocatoria, el procedimiento administrativo jerárquico y las multas administrativas y decomisos.

6.10. Ley 3425 (20/06/2006).

El 20 de junio de 2006, mediante Ley No. 3425, el Honorable Congreso Nacional determinó la competencia de los Gobiernos Municipales en el manejo de áridos o agregados, modificando el Código de Minería, es esos aspectos, por lo que a partir de dicha fecha, la Superintendencia de Minas no tiene competencia en la regulación de los áridos o agregados.

Asimismo se establece que la administración y la regulación de los áridos o agregados estarán a cargo de los Gobiernos Municipales, en coordinación con las organizaciones campesinas y las comunidades colindantes con los ríos (Art. 3º).

Se establece además que los Gobiernos Municipales, mediante Ordenanzas Municipales, aprobarán las normas de manejo y conservación de los ríos y las cuencas de su jurisdicción municipal, donde estarán establecidas las normas de explotación de agregados, las cuales deben estar enmarcadas en la Ley de Medio Ambiente y sus reglamentos, pudiendo decretar pausas ecológicas en los ríos que representen riesgos de desastres naturales (Art. 4º).

6.11. Reglamento a la Ley No. 3425 de 20 de junio de 2006 Para el Aprovechamiento y Explotación de Áridos y Agregados (D.S. 0091 22/04/2010).

Este DS que tiene por objeto establecer normas generales para la administración, regulación y manejo de las actividades de aprovechamiento y explotación de áridos y agregados, otorgando a los gobiernos municipales competencia sobre estas actividades, en coordinación con las organizaciones campesinas y las comunidades colindantes con los ríos, en su capítulo VI establece la necesidad y procedimiento del trámite de una Licencia Anual.

En principio se establece que el Reglamento de Procedimiento inicialmente debe ser aprobado por el Gobierno Municipal, mediante ordenanza expresa previa coordinación y opinión fundamentada del Órgano Regulador; dicho procedimiento debe contemplar los plazos establecidos en el reglamento, para el trámite de aprobación de la Autorización, que involucra al Gobierno Municipal, el Órgano Regulador y los Comités Coadyuvantes.

Asimismo, establece el procedimiento que debe seguirse para la renovación anual de estas autorizaciones.

En el texto establece que los gobiernos municipales deberán acatar lo establecido en el DS 28946 en relación a la extracción de áridos, es decir la preferencia en la Autorización y el uso libre de los mismos, siendo la única compensación el pago de la patente, en el marco de la normativa vigente.

6.12. Ley N° 530 Ley del Patrimonio Cultural Boliviano (23/05/2014).

La presente Ley tiene por objeto normar y definir políticas públicas que regulen la clasificación, registro, restitución, repatriación, protección, conservación, restauración, difusión, defensa, propiedad, custodia, gestión, proceso de declaratorias y salvaguardia del Patrimonio Cultural Boliviano.

7. MARCO INSTITUCIONAL.

La Ley Marco de Autonomías y el Decreto Supremo de Organización del Órgano Ejecutivo, establecen claramente las normas básicas de organización y funcionamientos de los tres niveles administrativos: central, departamental y municipal. Dichos niveles cuentan con estructura y atribuciones estipuladas en la legislación de referencia.

Se observa que el nivel central tiene una mayor proyección hacia lo normativo, con responsabilidades muy pequeñas en lo operativo, en tanto que el nivel municipal tiene entre sus atribuciones y competencias mayor énfasis en lo operativo, siendo menor su proyección en lo normativo.

7.1. Ley Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Ibáñez" (Ley No. 031 19/07/2010).

Con relación a la gestión ambiental, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización promueve la participación y control social sobre la gestión pública por parte de la sociedad civil organizada.

Asimismo, establece las competencias de todos los niveles del Estado, entre los que se incluyen las competencias en materia medio ambiental, que incluyen la elaboración, reglamentación y ejecución de políticas, regímenes de evaluación de impacto ambiental y control de calidad ambiental y política de cambio climático, para el Nivel Central y aspectos específicos para cada uno de los otros niveles.

7.2. Decreto de Organización del Poder Ejecutivo (DS 29894, 07/02/2009).

Administración Central

A continuación se hace una corta referencia a los estamentos de la administración nacional, en lo que se relaciona a sus atribuciones y la estructura interna de los ministerios involucrados:

Ministro de Planificación del Desarrollo

Entre sus atribuciones principales se establece:

- a) Planificar y coordinar el desarrollo integral del país mediante la elaboración, seguimiento y evaluación del Plan de Desarrollo Económico y Social, en coordinación con los Ministerios, Entidades Territoriales Autónomas y Descentralizadas, Organizaciones Sociales, Comunitarias y Productivas, y Entidades Descentralizadas y Desconcentradas correspondientes.
- b) Definir políticas para fortalecer la presencia del Estado Plurinacional como actor económico, productivo y financiero para la redistribución equitativa de la riqueza, excedentes, ingresos y oportunidades.
- c) Desarrollar políticas de planificación y ordenamiento territorial, en coordinación con Entidades Territoriales Autónomas y Descentralizadas, Organizaciones Sociales, Comunitarias y Productivas, y autoridades del ámbito correspondiente.

- d) Coordinar la formulación de las políticas y estrategias de desarrollo productivo, social, cultural y política en los ámbitos previstos por el Sistema de Planificación Integral Estatal para el desarrollo.
- e) Realizar el seguimiento y evaluación de la implementación de los planes y programas comprendidos en el Sistema de Planificación Integral Estatal para el desarrollo, tanto en sus enfoques de innovación, equidad y armonía con la naturaleza como en sus impactos y resultados.
- f) Ejercer las facultades de órgano rector de los Sistemas de Planificación Integral Estatal y del Sistema Estatal de Inversión y Financiamiento para el Desarrollo.
- g) Elaborar políticas presupuestarias de mediano y largo plazo sobre la base de los planes nacional, sectorial, intersectorial y territorial, en coordinación con los demás ministerios y otras entidades, y para el logro del Plan de Desarrollo Económico y Social.
- h) Diseñar las políticas y estrategias de inversión y financiamiento para el desarrollo del país.
- i) Realizar el seguimiento y evaluación de la aplicación de los programas del Sistema Estatal de Inversión y Financiamiento para el desarrollo.
- j) Promover la articulación y compatibilidad de los planes de desarrollo de las Entidades Territoriales Autónomas y Descentralizadas con los lineamientos estratégicos del Plan de Desarrollo Económico y Social y el Plan de Inversión y Financiamiento para el Desarrollo.
- k) Diseñar y proponer políticas de ciencia, tecnología, innovación y revalorización de saberes locales y conocimientos ancestrales de forma concurrente con las Entidades Territoriales Autónomas y Descentralizadas, en el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social.
- l) Gestionar, negociar y suscribir convenios de financiamiento externo, de Cooperación Económica y Financiera Internacional, en el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social, en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores y Economía y Finanzas Públicas.
- m) Plantear y coordinar la ejecución de políticas y estrategias de erradicación de la pobreza y extrema pobreza, así como de otros Planes Estratégicos Nacional e Intersectoriales, en interacción con Entidades Territoriales Autónomas y Descentralizadas, Organizaciones Sociales, Comunitarias y Productivas, y autoridades del ámbito correspondiente.
- n) Planificar la gestión de riesgos con enfoque intersectorial de mediano y largo plazo en coordinación con las Entidades Territoriales Autónomas y Descentralizadas.

Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Sus atribuciones, en relación a transporte, son:

- a) Proponer y coadyuvar en la formulación de las políticas del Plan General de Desarrollo Económico Social en coordinación con las Entidades Territoriales del Estado, en el área de su competencia, así como su respectivo seguimiento.
- b) Proponer, dirigir y ejecutar las políticas sectoriales de desarrollo económico y social en coordinación con el Ministerio de Planificación del Desarrollo.
- c) Promover y negociar tratados y convenios nacionales e internacionales en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Planificación del Desarrollo referidas a normas, obras de infraestructura pública, transportes en sus diferentes modalidades, urbanismo y vivienda, telecomunicaciones, tecnologías de información y servicio postal.
- d) Formular, promover y ejecutar políticas y normas de mejoramiento urbano y rural en vivienda y servicios de competencia del Ministerio, priorizando las de interés social, de los sectores sociales más deprimidos; coordinando con las entidades territoriales autónomas, las competencias concurrentes.
- e) Formular y elaborar normas de catastro urbano, en el marco de la planificación de ordenamiento territorial, en coordinación con los gobiernos autónomos.
- f) Formular, promover, coordinar y ejecutar políticas y normas de transporte terrestre, aéreo, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y otros, cuando el alcance abarque más de un departamento y/o tenga carácter internacional.
- g) Formular, promover y ejecutar políticas y normas de telecomunicaciones, tecnologías de información y el uso del espectro electromagnético, coordinando con las entidades territoriales autónomas las competencias compartidas y concurrentes, según corresponda.
- h) Formular, promover y ejecutar políticas y normas de servicio postal.
- i) Garantizar la provisión de servicios de las áreas de su competencia en el marco de los principios de universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad y equidad.
- j) Definir y ejecutar planes, programas y proyectos de infraestructura, vivienda, obras civiles y servicios públicos, de interés del nivel central del Estado, en el área de su competencia.
- k) Aprobar las políticas nacionales y normas para autorizar el ajuste de pesos y dimensiones vehiculares así como las características y especificaciones para las Redes Viales, en coordinación con las entidades involucradas.
- l) Promover y aprobar las políticas y normas de autorizaciones de los títulos habilitantes y todo instrumento normativo idóneo de los servicios de

transportes en sus diferentes modalidades, telecomunicaciones, tecnología de información y postal.

- m) Impulsar y coordinar la participación de la sociedad civil organizada, para efectivizar el control social y generar mecanismos de transparencia en la gestión pública, dentro de las áreas de su competencia.
- n) Suscribir Convenios y Acuerdos de coordinación interna y externa en las áreas de su competencia.
- o) Aprobar y modificar el reglamento de registro de empresas constructoras, proveedoras y operadoras de servicios de telecomunicación, tecnología de información y postal.
- p) Proponer la creación de empresas públicas estratégicas, en el área de su competencia.
- q) Administrar los bienes y recursos asignados al Ministerio.
- r) Impulsar y velar por el cumplimiento de la gestión medioambiental en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y Agua.

Ministro de Medio Ambiente y Agua

Sus atribuciones principales, en relación al medio ambiente son:

- a) Formular conjuntamente el Ministerio de Planificación del Desarrollo, el Ministerio de Desarrollo Agropecuario, Rural y Tierras las políticas de planificación estratégica para el uso sustentable de los recursos naturales, y conservación del medio ambiente articulándolas con los procesos productivos y el desarrollo social y tecnológico, en coordinación con el Ministerio de Hidrocarburos y Energía, el Ministerio de Minería y Metalurgia y otros que correspondan.
- b) Formular políticas y normas, establecer y estructurar mecanismos para la conservación y el aprovechamiento sustentable de la biodiversidad, agua, conservación y protección del medio ambiente, así como formular políticas sobre biocomercio, prevención y control de riesgos, contaminación hídrica, atmosférica, sustancias peligrosas y gestión de residuos sólidos y promover mecanismos institucionales para el ejercicio del control y la participación social en las actividades emergentes de las mismas.
- c) Formular, y ejecutar una política integral de los recursos hídricos, para garantizar el uso prioritario del agua para la vida gestionando, protegiendo, garantizando y priorizando el uso adecuado y sustentable de los recursos hídricos, para el consumo humano, la producción alimentaria, y las necesidades de preservación y conservación de los ecosistemas acuíferos, y la biodiversidad, respetando los usos y costumbres de las organizaciones indígena originario campesinas, en aplicación de los

principios de solidaridad, reciprocidad, complementariedad, equidad, diversidad, sostenibilidad y con participación social.

- d) Formular, ejecutar, evaluar y fiscalizar las políticas y planes de agua potable y saneamiento básico, riego y manejo integral de cuencas y rehabilitación forestal de cuencas y áreas degradadas, así como el aprovechamiento sustentable del agua en todos sus estados, sean estas superficiales y subterráneas, aguas fósiles, glaciales, humedales, minerales, medicinales.
- e) Controlar, supervisar, dirigir y fortalecer el marco institucional descentralizado y autónomo de planificación y regulación del sector de recursos hídricos y medio ambiente.
- f) Coordinar con las diferentes instancias de la organización territorial del Estado Plurinacional, la elaboración e implementación de los planes nacionales, departamentales, regionales, municipales, indígena originario campesinos, en lo relativo al régimen general de recursos hídricos y sus servicios, el medio ambiente y la biodiversidad, así como la implementación de políticas y estrategias en su ámbito competencial.
- g) Coordinar con los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Planificación del Desarrollo, en función de la estrategia de defensa de la soberanía y seguridad nacional las aguas internacionales y transfronterizas y como la negociación de Tratados, Acuerdos, Convenios, Decisiones y otros instrumentos internacionales relativos a la agenda internacional de medio ambiente, cambios climáticos y agua.
- h) Formular la Política Nacional de Cambios Climáticos, conducir, supervisar y evaluar el funcionamiento del Programa Nacional de Cambios Climáticos, fortalecer el Mecanismo Nacional de Adaptación al Cambio Climático, Estrategia Nacional de Implementación, y ejecutar y evaluar las acciones que permitan prevenir, reducir y mitigar los impactos de los cambios climáticos y adaptación al mismo, así como la formulación de legislación y su reglamentación.
- i) Formular políticas, normar y estructurar mecanismos para administrar y aplicar el régimen de acceso a los recursos genéticos velando por la distribución justa y equitativa de los beneficios derivados de los conocimientos tradicionales asociados.
- j) Conducir, supervisar y evaluar el funcionamiento del Sistema Nacional de Áreas Protegidas así como formular e implementar políticas para áreas protegidas, corredores de biodiversidad y ecosistemas prioritarios, impulsando el desarrollo sustentable de las poblaciones vinculadas a las mismas, y normar e implementar la gestión compartida en sujeción a las normas y procedimientos propios de las naciones y pueblos indígena originario campesinas respetando el objeto de creación de las áreas

protegidas para su aplicación en áreas que tengan sobreposición con territorios indígenas originarios campesinos.

- k) Diseñar políticas y normas para implementar Sistemas de Impacto y Control de la Calidad Ambiental de aplicación a nivel nacional y en las Entidades Territoriales Autónomas y Descentralizadas.
- l) Desarrollar y aplicar normativas referidas a la biotecnología en el país. Promover y fomentar la investigación científica y tecnológica relacionada con el medio ambiente y los recursos naturales, la defensa, recuperación, protección y repatriación del material biológico proveniente de los recursos naturales, en coordinación con el Sistema Universitario Público y las instancias correspondientes.
- m) Asumir la representación del Órgano Ejecutivo en el Servicio Nacional de Riego y Presidir Consejo Interinstitucional del Agua - CONIAG y otras instancias de coordinación y de gestión participativa social y otras entidades de gestión y regulación de los recursos naturales y control ambiental.
- n) Presidir las comisiones binacionales, mixtas e intersectoriales, bilaterales y multilaterales, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, relacionadas con la temática de recursos hídricos, biodiversidad, medio ambiente y cambios climáticos y asumir la representación del país como Responsable ante la Conferencia de las Partes de la Convención de Cambio Climático y ante la Agenda Ambiental Andina de la Comunidad Andina de Naciones - CAN y otras instancias internacionales competentes.
- o) Formular y normar políticas regulatorias, así como de fiscalización, supervisión y control de las actividades relacionadas con el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales en lo relativo al medio ambiente biodiversidad, agua potable, saneamiento básico, riego y recursos hídricos.

Gobierno Municipal

La Ley No 031 Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andres Ibáñez establece que los Gobiernos Municipales ejecutarán la política general de conservación de suelos, recursos forestales y bosques en coordinación con el gobierno departamental autónomo e implementarán las acciones y mecanismos necesarios para la ejecución de la política general de suelos.

Entre sus finalidades principales, en la temática que compete al proyecto carretero, están la de promover el desarrollo humano sostenible y equitativo y participativo del Municipio a través de la formulación y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos concordantes con la planificación del desarrollo departamental y nacional

Preservar y conservar en lo que le corresponda, el medio ambiente y los ecosistemas del Municipio, contribuyendo a la ocupación racional del territorio y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales.

Administradora Boliviana de Carreteras.

Mediante Ley N° 3507 de 27 de octubre de 2006, se crea la Administradora Boliviana de Carreteras, cuya sigla es ABC, encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental, que se constituye como entidad de derecho público, autárquica, con personalidad jurídica y patrimonio propio y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económico – financiera, de duración indefinida y bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

Si bien se desarrolla líneas precedentes las atribuciones y competencias de las instituciones involucradas, se aclara que la Administradora Bolivia de Carreteras es la única entidad responsable de ejecutar todas las actividades del Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial Carretera Santa Cruz – Trinidad y del Proyecto Corredor Conector Carretero De Santa Cruz.

8. DIFERENCIAS ENTRE LAS POLITICAS DEL BANCO Y LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

Las diferencias que existen entre la Legislación Boliviana y las Políticas Operacionales del Banco Mundial, son las siguientes:

- El Estado Plurinacional de Bolivia reconoce a los propietarios que presenten documentación con registro en Derechos Reales DD.RR. para compensar el valor del terreno por la LDDV, cuando el Instituto Nacional de Reforma Agraria INRA no hubiera respetado el DDV al momento de ejecutar el saneamiento, asimismo se compensa las mejoras realizadas dentro el DDV tanto a propietarios como a poseedores legales; la política del Banco determina que se debe considerar a todos los afectados por las obras que se encuentren dentro del área de influencia, para brindarles asistencia. Sin embargo, la experiencia indica que en general se encuentran dos tipos de tenencias: los propietarios y los poseedores y estos son reconocidos por la legislación nacional, por lo tanto es concordante con la política del BM. Sin embargo, en caso de identificarse otro tipo de tenencia irregular, se considerara un caso especial y se dará un tratamiento acorde con las políticas del Banco Mundial.
- La Legislación del Estado Plurinacional de Bolivia no establece la figura legal de Reasentamiento Poblacional por lo que la figura más cercana a un

Reasentamiento es el Programa de Reposición de Pérdidas (PRP). La política del Banco en caso de Reasentamiento Involuntario, prevé que los reasentamientos deben evitarse o reducirse al mínimo, para lo cual deben estudiarse todas las opciones viables de diseño del proyecto. En este caso, aunque se trata de términos diferentes, el concepto es similar y la política boliviana es concordante con la política del BM.

- Las actividades económicas establecidas en algunos sectores de las carreteras son de carácter informal y aunque no todos cuentan con una Licencia de funcionamiento que sustente su actividad, todos son considerados para las Compensaciones dentro el PRP; para el Banco Mundial se les debe considerar como afectados y además se les debe devolver las condiciones de los negocios que tuvieron antes de la intervención en la obra de la carretera. Considerando que la compensación también es una forma de restablecimiento de condiciones, se considera que la normativa nacional también es concordante y complementaria con la política del BM.

Particularidades del Proyecto de Desarrollo de Capacidades del Sector Vial.

Atendiendo las Políticas Operacionales del Banco Mundial y el Parágrafo II Artículo 47 de la CPE, y en caso de darse una afectación por desplazamiento económico a las microempresas de mantenimiento vial para el caso del Proyecto de Desarrollo de Capacidades del Sector Vial, existe la posibilidad de que las Microempresas sean contratadas por el contratista. Para cualificar el trabajo de las Microempresas de mantenimiento, la Contratista desarrollará un programa de capacitación sobre el mejoramiento de capacidades para la Conservación Vial de Carreteras para la diversificación de servicios y la producción con enfoque ecológico.

Es importante tener en cuenta que de las 23 microempresas que actualmente trabajan en la vía Santa Cruz - Trinidad, existe la posibilidad de que un pequeño e indeterminado número de estas no pueda acceder a ser contratada por el proyecto. Desde este punto de vista, el primer programa está relacionado al mejoramiento de sus capacidades para el trabajo de mantenimiento en conservación vial, buscando que la mayoría de las Microempresas puedan ser contratadas por el Contratista. El segundo programa, está destinado únicamente a aquellos microempresarios que por alguna razón no accedieron a ser contratados y se enfoca en la generación de capacidades alternas para lograr ingresos de acuerdo a las vocaciones productivas de esta zona.

9. PROCEDIMIENTO PARA LA LIBERACIÓN DEL DERECHO DE VÍA.

El propósito de este procedimiento, es contar con un instrumento de manera preventiva para responder ante las posibles afectaciones dentro cada uno de los Proyectos, debiendo contener lo siguiente:

Avalúos Técnicos

Objetivo: Determinar el Justo Precio de los predios afectados.

Actividades:

Se coordinará fecha y hora para el relevamiento de información de los predios con los afectados, de requerirse se coordinará con la autoridad regional.

Se realizará el relevamiento total de las mejoras identificadas sobre el derecho de vía.

La visita debe documentarse con actas firmadas por los técnicos y los afectados o personas que reclaman derechos sobre las afectaciones.

Según el área de especialidad los avalúos técnicos se desglosan en área agrícola y área de infraestructura.

Se elaborarán los avalúos, concentrando un documento técnico por área que respalde el monto y tipo de compensación, según procedimientos establecidos en la Entidad.

El tipo de compensación se diferencia en indemnización monetaria o reposición de una mejora afectada con otra de similares o mejores condiciones en concordancia con el dictamen legal y social en el caso del área de infraestructura.

Previo a la aprobación de los registros catastrales y valuaciones se iniciará la etapa de compensación efectiva.

Análisis Social

En el componente social se prevé realizar la identificación, evaluación social y análisis de vulnerabilidad de las personas afectadas por el Derecho de Vía, para determinar su capacidad para anticipar, sobrevivir resistir y recuperarse del impacto provocado por el proyecto carretero.

Entre las actividades que comprende el componente social se indican:

Censo y Diagnóstico Socioeconómico; para este efecto se desarrolla un Relevamiento de información socioeconómica de todos los (as) afectados (as) por el DDV. El Censo debe involucrar a todas las personas que residen o tengan derechos sobre los inmuebles afectados cualquiera sea su condición jurídica.

Los datos del diagnóstico socioeconómico aportarán información fundamental sobre la economía y las formas de organización social local, a partir de la cual se deberán

determinar las intervenciones apropiadas y sostenibles.

Avaluó Socioeconómico; asimismo permitirá determinar el grado de vulnerabilidad del (la) afectado (a), en base a los criterios establecidos, y la determinación de los impactos en la infraestructura, vivienda del afectado, al hallarse dentro del Derecho de Vía DDV, por efectos constructivos de la carretera.

Plan de Acompañamiento, de acuerdo a los criterios de vulnerabilidad si una familia o persona es identificada en este grupo como vulnerables; requerirá de un acompañamiento para la adaptación a las nuevas condiciones, en términos de la reconstrucción de su vivienda y la reinstalación de sus actividades socioeconómicas (cultivos, árboles y otras actividades económicas).

Análisis Legal

En el área legal se identifica a los titulares de derechos, afectados por la Liberación de Derecho de Vía, se determina la calidad de propietario o poseedor del predio y la forma de tenencia, estableciendo con precisión las áreas y bienes de cada titular o titulares.

Para la identificación se coordina con los representantes de las comunidades, comuneros y personas individuales y se planifica las fechas para el relevamiento de datos en campo y de documentación que respalde su derecho propietario o posesión.

Para el relevamiento de datos se aplican fichas de campo que consideran los datos y la identidad del afectado (os), antecedentes legales del predio, situación de la tenencia y otra documentación de respaldo.

Adicionalmente se procede a la elaboración de actas de acuerdo con los afectados. Una vez concluido el relevamiento de campo, se realiza el trabajo de gabinete que consiste en el análisis legal individual de la documentación presentada.

Finalmente se procede a la ejecución de las medidas de compensación con el acompañamiento en el proceso de indemnización o reposición a los afectados hasta su conclusión.

10. CONTENIDOS DEL PLAN DE REASENTAMIENTO ABREVIADO.

El Programa de Reposición de Pérdidas que desarrolla convencionalmente la ABC, se ha optimizado a partir de la incorporación de algunos elementos propuestos por la Salvaguarda O.P. 4.12. A continuación se describen los principales hitos para su desarrollo:

10.1. Hito 1: Establecimiento de relacionamiento comunitario, desarrollo de Consultas.

El proceso inicia con el establecimiento de un sistema de diálogo y consulta permanente en el que se informa a la población afectada sobre los procedimientos que se desarrollarán, los objetivos de los mismos y los resultados que se esperan alcanzar en un tiempo determinado. Las metodologías aplicables a las consultas deben ser adecuadas a las circunstancias y a la población objetivo, por lo que pueden establecerse a través de talleres, reuniones comunales, asambleas, etc.

10.2. Hito 2: Avalúo de afectaciones y elaboración de carpetas.

Se procede al avalúo de las afectaciones y con los datos recogidos, se elaboraran carpetas individuales, con el siguiente contenido y descripción:

Resumen Ejecutivo: Este documento permite resumir los datos relevantes de la carpeta respecto a las áreas agrícola, infraestructura, social y legal y las conclusiones y recomendaciones resultado del análisis.

10.2.1. Área Agrícola

Metodología: Se describen los procesos de campo y gabinete requeridos para el avalúo, a partir de la identificación de todas las especies existentes en el Derecho de Vía (DDV) del proyecto. Incluidos los costos de producción, rendimientos y precios unitarios, avalados por representantes público/privado locales.

Formulario o Ficha de Campo: Es un documento importante ya que constituye la evidencia respecto a las mejoras identificadas en campo por parte del profesional responsable (Ing. agrónomo) y firmadas por parte del afectado(a). Incluye adicionalmente las progresivas (inicial-final), la superficie afectada por el DDV, las mejoras existentes, si son terrenos bajo riego o a secano.

Fotografías: Es la evidencia, respecto a las mejoras identificadas (cultivos o plantaciones) sujetas a evaluar.

Planos de Gabinete: Reporte donde se precisan las superficies del DDV a partir del eje; de las mejoras identificadas y de los terrenos improductivos.

Planos Sobre Imagen Satelital: Se sobreponen los planos de gabinete elaborados sobre imágenes satelitales, como otra evidencia de las mejoras que se hayan identificado en campo: por lo que deberán ser imágenes de alta resolución y vigentes.

Informe de avalúo: Resumen de precios unitarios de las mejoras identificadas,

cuyo total; resulta ser el avalúo del predio en favor del afectado. Cuya premisa es la de reportar un avalúo igual o mejor al monto o indemnización identificada en el terreno, al momento del relevamiento.

Anexos: Toda documentación de respaldo, que sirve para procesar los avalúos efectuados, incluidos aquellos documentos de validación realizados por instancia públicas y privadas locales inherentes al proyecto.

10.2.2. Área Infraestructura

Metodología de trabajo: Contiene en resumen el procedimiento para el relevamiento de campo, trabajo de gabinete y avalúo.

Ficha de campo: Según formato establecido en la ABC, es el documento que registra todas las mejoras identificadas en el predio y sus características a detalle.

Plano de ubicación: Referencia el predio y las afectaciones respecto al eje de la carretera y a otros predios.

Plano predial: Ubica con precisión las mejoras afectadas identificadas en el predio, en relación a la franja de LDDV.

Plano de mejoras: Dimensiona las mejoras identificadas (planta y elevación).

Registro fotográfico: Por cada una de las mejoras identificadas en el predio afectado.

Cómputos métricos: En base a la información de campo y al plano de mejoras, se elaboran los cómputos métricos por mejora identificada.

Precios unitarios: El costo de infraestructuras afectadas, se las realiza en base a la identificación específica de la mejora afectada, ítem por ítem, siendo el precio unitario de cada ítem el costo directo con precios de materiales y mano de obra a valor vigente y actual al momento del avalúo, incluyendo herramientas y maquinaria.

Presupuesto general: Por cada mejora identificada se establece su valor a costo directo y precio actual.

Informe técnico de avalúo: En base a la información del estado de conservación, uso y otras características técnicas, se establece el monto de indemnización.

De acuerdo al dictamen social por vulnerabilidad alta en el caso de afectación a vivienda o por características de administración de los predios afectados (sociales, comunitarios, etc.) la solución de compensación puede resolverse con

la reposición de la mejora afectada con otra de similar o mejor condición (el equipo del PRP de la ABC, definirá el procedimiento y contenido correspondiente).

Para resolver la compensación de cualquier otro tipo de afectación a infraestructuras no convencionales, el equipo multidisciplinario del PRP de la ABC, definirá los procedimientos y criterios de compensación.

10.2.3. Área Social

Metodología Social: Establece la metodología de relacionamiento con la comunidad y los afectados.

Establece los criterios y parámetros que se aplicarán para determinar la vulnerabilidad social de los/las afectados/as y el grado de vulnerabilidad.

Se entiende por vulnerabilidad la característica de una persona o grupo desde el punto de vista de su capacidad para anticipar, sobrevivir, resistir y recuperarse del impacto provocado por un proyecto carretero. Implica una combinación de factores que determinan el grado hasta el cual la vida y la subsistencia de alguien queda en riesgo por un evento distinto e identificable de la sociedad.

Se establece que una familia/persona es vulnerable cuando el jefe del hogar pertenece a alguno de los siguientes grupos:

- Madre sola, son casos de familias desintegradas por viudez, divorcio u otro motivo que deja a la madre a cargo de los hijos y a su vez, como jefa de familia. Los estudios antropológicos revelan que en estos casos, la base nuclear familiar se extiende a un complejo sistema de parentesco lo que permite las relaciones de reciprocidad al interior de la comunidad.
- Tercera edad. Engloba a las personas mayores de 60 años que son jefes de familia y tienen a su cargo la dirección del hogar y la toma de decisiones.
- Menores de edad a cargo de la dirección del hogar.- Son casos en los cuales los padres han muerto, han migrado o simplemente no tienen la capacidad de dirigir el hogar por enfermedad o alcoholismo.
- Personas con discapacidad o enfermedad que son jefes de familia y tienen a su cargo la dirección del hogar y la toma de decisiones.

Adicionalmente, una familia es vulnerable cuando se trata de:

- Familia Numerosa, se refiere a las familias que tienen más de 5 hijos o dependientes, menores de edad. Se considera la mayoría de edad a partir de los 18 años, sin embargo en muchos casos, el cuartel se constituye en el paso de niños a hombres, pudiendo contraer familia o responsabilidades en la comunidad. No obstante, los hijos mayores de 18 años que se encuentran estudiando aún

dependen de la familia, por lo que cuenta a estos hijos dentro del grupo mencionado.

- Miembros de la familia con discapacidad. En este grupo se encuentra algún miembro de la familia con alguna incapacidad física, mental o enfermedad crónica, En este caso la familia será considerada dentro del grupo de familias vulnerables.

Relevamiento de Datos y Avalúo Socioeconómico Familiar (Ficha De Campo): Corresponde al trabajo de campo para el relevamiento de información primaria de los afectados, involucra la visita domiciliaria y aplicación de la Ficha de Campo al afectado/a, para determinar información primaria respecto a las características sociales y económicas del grupo familiar.

Para una mejor referencia incluye fotografías del grupo familiar en el lugar de la afectación.

Cálculo de Lucro Cesante: En caso de afectación a actividades económicas, donde se desarrollan actividades comerciales que se hallan dentro del Derecho de Vía DDV o sobre el UEDDV; corresponde realizar la valoración y establecer la forma de compensación, por un tiempo determinado, en base a la aplicación de la Planilla de Cálculo de Lucro Cesante.

Sistematización del Relevamiento de Datos y Avalúo Socioeconómico Familiar: En base a la información primaria relevada en campo, corresponde la sistematización de la información de la afectación en gabinete y el análisis de datos, para establecer la vulnerabilidad de la familia y relación con la vivienda, asimismo realiza el cruce de información con las otras áreas.

Dictamen y avalúo socioeconómico: En base a la información relevada en campo y sistematizada en gabinete, el Dictamen y avalúo justifica los resultados y define el grado de vulnerabilidad, de acuerdo al tipo de afectación; y determina la incidencia del factor de vulnerabilidad en el tipo de compensación definido. En casos de alta vulnerabilidad recomienda el acompañamiento al afectado/a.

10.2.4. Área Legal

Ficha de Catastro Legal: Es el formulario mediante el cual se realiza el relevamiento de datos en campo, y la recopilación de documentación para determinar la condición legal del afectado y la forma de la tenencia del predio.

Informe Legal: Este documento contiene la metodología empleada,

antecedentes del proyecto, datos generales del afectado, marco normativo y el análisis y valoración de la documentación presentada que permite determinar su condición de propietario o poseedor.

Acta de Acuerdo: Documento mediante el cual se manifiesta el consentimiento para la ejecución del Proyecto y la Liberación del Derecho de Vía.

Documento Privado: Es el documento definitivo de acuerdo de partes, a través del cual se materializa la compensación por las afectaciones.

Documentación Legal del Afectado

- Documentos de Identificación Personal
 - Cédula de Identidad y/o
 - RUN vigente o indefinido
 - Poder Bastante y suficiente en el caso de representación al titular inicial o de existir varios copropietarios que no firmen el acta de preacuerdo y documento privado.
- Documentos de Identificación de Persona Colectiva
 - Personalidad Jurídica
 - Designación de representante para afectaciones comunales

Documentos que Acrediten el Derecho Propietario

- Escritura Pública actualizada debidamente registrada en Derechos Reales con N° de Matrícula.
- Certificación de Derechos Reales Actualizada y/o
- Información Rápida Actualizada de Derechos Reales.
- Título Ejecutorial otorgado por el Ex Servicio Nacional de Reforma Agraria o el Instituto Nacional de Colonización.
- Certificación de Emisión de Título Ejecutorial otorgado por el INRA, cuando el título antiguo esta extraviado.
- ✓ Título de Propiedad otorgado por el INRA (resultado del actual proceso de saneamiento), siempre y cuando el INRA no hubiera respetado los 50 m. de DDV, corroborado mediante una certificación solicitada por la empresa de supervisión.

Documentos que Acrediten la Posesión

- Certificado de Posesión otorgado por Autoridad Legal Competente.
- Acta de Posesión de la Autoridad que otorga el Certificado de Posesión y/o
- Credencial de la Autoridad que otorga el Certificado de Posesión.
- Cédula de Identidad de la Autoridad que otorga el Certificado de Posesión.
- Documentos Privados de Compra Venta, Declaratoria de Herederos y otros que no tengan registro en Derechos Reales.

10.3. Hito 3: Seguimiento a los afectados.

De darse el caso, el PRA estará sujeto a un seguimiento y acompañamiento a los afectados y estará a cargo de la ABC. El seguimiento implica dar cumplimiento a los objetivos y actividades planificadas para el proceso de tal manera que se asegure la compensación justa y oportuna a todos/as los/as afectados/as y su situación de vida quede en igual condición a la identificada antes de la intervención.

Se establecerán las actividades de acompañamiento, tomando en cuenta los criterios de vulnerabilidad del área social. Si una familia o persona es identificada en este grupo requerirá de un acompañamiento para la adaptación a las nuevas condiciones, en términos de la reconstrucción de su vivienda y la reinstalación de sus actividades socioeconómicas (cultivos, árboles y otras actividades económicas).

11. DEFINICIONES.

Con el propósito de lograr una mejor comprensión de los objetivos y principios del Marco de Política de Reasentamiento Involuntario (MPR), a continuación se presentan las definiciones aplicables, según el Banco Mundial.

Plan de Reasentamiento Involuntario a Personas Afectadas o PRIPA: Es el documento en el cual se establece el proceso o las acciones (programas) que permitirán apoyar a las personas afectadas, con el propósito de restablecer los niveles de vida previos al traslado.

Plan de Reasentamiento Abreviado o PRA: Es el documento en el cual se establece el proceso o las acciones (programas) que permitirán apoyar a las personas afectadas identificadas en un número menor a 200 personas con el propósito de restablecer los niveles de vida previos al traslado.

Desplazamiento involuntario: Es el impacto que sufre una persona, familia, grupo, o comunidad, cuando debe trasladarse obligatoriamente hacia otro lugar, por una decisión que le es impuesta por un agente externo sin que exista posibilidad alguna de permanecer en el lugar que habita, trabaja, o le proporciona la subsistencia.

Persona afectada: Persona que resulta afectada por la pérdida de su lugar de residencia, de los medios que le proporcionan la subsistencia, o de las fuentes de trabajo y / o ingresos.

Inmueble: Unidad individual de terreno con o sin mejoras, física y catastralmente identificable.

Nivel de afectación: Un inmueble puede afectarse total o parcialmente. Cuando la afectación es total todas las unidades sociales que residen o ejercen alguna actividad en él, deberán desplazarse. Cuando la afectación es parcial algunas veces puede continuarse el uso anterior y en otras puede implicar el desplazamiento de algunas o todas las

unidades sociales.

Predios: Entiéndase por predio a los bienes inmuebles referidos al suelo, subsuelo y sobresuelo, que estén delimitados y tengan un área determinada, que podrán ser vivienda o unidad habitacional, terreno o unidad inmobiliaria y otros.

Población Elegible: Es aquella población que cumple con criterios de selección o de inclusión específicos, que van a delimitar el nivel de afectación del reasentamiento involuntario.

Propietarios: Dueños legales de un bien mueble o inmueble.

Poseionarios: Es la persona que ocupa temporalmente o definitivamente un bien mueble o inmueble, que paga un alquiler por el uso de dicho bien o que pudiera verse bajo otra modalidad.

11.1. Definiciones aplicables, según el Manual Ambiental de Carreteras de la ABC.

Programa de Reposición de Pérdidas (PRP): En materia de carreteras, es el estudio previo base para la liberación del Derecho de Vía de la carretera, en el cual se identifica a los titulares de derechos afectados por el Derecho de Vía, establece con precisión las áreas y bienes de cada titular o titulares, establece los parámetros base para la compensación por la afectación y contiene los acuerdos previos de aceptación de los titulares de las áreas afectadas, estableciendo soluciones prácticas y concertadas bajo el principio de equidad con los afectados y economía en la construcción de carreteras.

12. PRINCIPIOS.

Para lograr los objetivos del Marco de Política de Reasentamiento – MPR, es necesario señalar los principios fundamentales:

- a. Se tomarán todas las medidas posibles para evitar o reducir al mínimo la necesidad de reasentamiento involuntario.
- b. Cuando el desplazamiento sea inevitable, se deberá preparar un plan de reasentamiento y/o un programa especial que asegure que las personas afectadas sean indemnizadas y rehabilitadas de manera equitativa y adecuada, asimismo recibirá información veraz y oportuna acerca de las alternativas posibles de compensación, para poder elegir la más adecuada a sus necesidades.
- c. Las personas desplazadas deben recibir asistencia en sus esfuerzos para mejorar sus medios de vida y su nivel de vida o por lo menos restablecerlos, en o con los niveles prevalecientes antes del comienzo de la ejecución del proyecto o antes del desplazamiento, tomando en cuenta el que sea mayor en términos reales.

Existen ciertas consideraciones especiales que deben tomarse en cuenta:

Inclusión: Todos las familias, personas o actividades económicas presentes en terrenos requeridos por los proyectos, tendrán derecho a recibir una justa compensación y a participar en programas de compensación, reubicación y rehabilitación.

Respeto a las diferencias: Toda familia o actividad económica identificada en el diagnóstico socioeconómico, recibirá una respuesta acorde al impacto que le fue identificado.

Participación: Toda familia o actividad económica afectada recibirá información acerca de las alternativas posibles de compensación, para poder escoger lo que mejor le parezca.

Derecho a la información: Los responsables de la planeación y ejecución del Plan de Reasentamiento deben informar a los afectados: i) sobre su situación y las formas como sus bienes y su vida pueden modificarse ii) los procedimientos establecidos para solicitar compensación por pérdida, reubicación, y rehabilitación social, y iii) los procedimientos de reclamación en caso de diferir con los resultados de los avalúos y tasaciones. La información que se entregue debe ser clara, veraz y oportuna.

Oportunidad: La compensación bajo la modalidad de reasentamiento inducido, debe diseñarse como un programa de desarrollo cuyas metas deben ser: i) la reposición de las pérdidas, ii) el ordenamiento del territorio y las actividades económicas, y iii) la rehabilitación de las condiciones de vida de las unidades sociales afectadas.

Programa de Indemnización: Todos los afectados por el proyecto carretero, tienen el derecho de ser incluidos en un Programa de Indemnización, de ser el caso.

13. PRINCIPALES IMPACTOS IDENTIFICADOS.

Considerando la importancia que representa para el desarrollo económico y social de cada uno de los Proyectos y con el propósito de minimizar los posibles impactos en la población y en los terrenos que conforman el derecho de vía, se tomarán en cuenta los posibles impactos, únicamente si las condiciones actualmente identificadas sufren un cambio. Es decir, si existiere ajustes al diseño o la necesidad de realizar una obra complementaria.

| Variables que determinan el impacto | Impacto | Categorías | Mediadas de Compensación o Mitigación |
|---|---|--|--|
| Afectación a personas asentadas, sin derecho regular sobre la tierra. | Perdida de las mejoras de infraestructura, agrícolas o de actividades económicas que hayan generado sobre el terreno. | <p>La categoría de poseedores implica que los asentados no tienen derecho propietario sobre la tierra. (Tómese en cuenta que el Ancho de DDV esta saneado a 50 m y por lo tanto esta franja es de propiedad el Estado).</p> <p>De verificarse el derecho propietario del afectado, se aplicarán medidas compensatorias en correspondencia.</p> | Indemnización de las mejoras identificadas. |
| Afectación a su producción. | Pérdida parcial de su producción en el D.D.V. sea para la comercialización, trueque o autoconsumo. | Poseedores ya que el derecho propietario está consolidado fuera de los 50 m. | Indemnización de las mejoras identificadas, en caso de cultivos anuales de acuerdo al cultivo más rentable de la zona, para frutales en función al flujo de costos hasta la etapa de producción. |

| Variables que determinan el impacto | Impacto | Categorías | Mediadas de Compensación o Mitigación |
|---|---|--|--|
| Afectación total a su actividad económica (Desplazamiento económico de Trabajadores de microempresas en el mediano y largo plazo) | Pérdida total de su fuente de ingresos (socios de microempresas de mantenimiento vial). | Trabajadores – socios de microempresas | Generación de procesos de capacitación en microempresas en actividades referidas a la conservación vial de carreteras para restablecer su actividad económica. |
| Afectación parcial o total del inmueble. | Pérdida parcial del inmueble. | Poseedores ya que el derecho propietario está consolidado fuera de los 50 m. | Avalúo específico (ítem por ítem) a costo directo con precios actualizados al momento de la LDDV. Para establecer montos de compensación. |
| Residencia en el inmueble. | Pérdida de la vivienda. | Poseedores ya que el derecho propietario está consolidado fuera de los 50 m . arrendatarios, usufructuarios o tenedores. | Avalúo específico (ítem por ítem) a costo directo con precios actualizados al momento de la LDDV. Para establecer montos de compensación. |
| Actividad económica en el inmueble afectado, o en el área afectada, o renta derivada del inmueble. | Pérdida parcial o total de los ingresos. | Propietarios de comercios, industrias o servicios y rentistas. | Compensación o resarcimiento de lucro cesante por la afectación de su actividad socio económica, correspondiente al monto que se dejaría de percibir por un periodo determinado. |

| Variables que determinan el impacto | Impacto | Categorías | Mediadas de Compensación o Mitigación |
|---|--|---|--|
| Afectación a familias vulnerables. | Alto Grado de Vulnerabilidad del Afectado. | <p>Familias cuya jefatura de hogar es asumida por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Madre Sola • Tercera Edad • Menores a cargo de la dirección del hogar • Personas con capacidades diferentes o enfermedad • Familia numerosa • Miembros de la familia con discapacidad • Bajos ingresos económicos. | <p>Implementación de un Plan de Acompañamiento para la adaptación a las nuevas Condiciones en términos de la reconstrucción de su vivienda y la reinstalación de sus actividades socioeconómicas.</p> <p>En casos de afectación total Reposición de la vivienda afectada en iguales o mejores condiciones.</p> |
| Hallazgos fortuitos arqueológicos e históricos. | Posible daño al patrimonio cultural. | <p>Sitios arqueológicos sobre el DDV</p> <p>Sitios históricos sobre el DDV</p> | Rescate y monitoreo arqueológico, en coordinación con el Viceministerio de Cultura. |
| Otras mejoras identificadas dentro el DDV. | Otras infraestructuras Muros, Cercos, Hornos de Barro Letrinas, Pozos y otros. | Poseedores ya que el derecho propietario está consolidado fuera de los 50 m. | Avalúo específico (ítem por ítem) a costo directo con precios actualizados al momento de la LDDV. Para establecer montos de compensación. |

| | | | |
|-------------------------------------|--|---|---|
| <p>Vivienda única del afectado.</p> | <p>Pérdida de funcionalidad de la única vivienda del afectado.</p> | <p>Poseedores ya que el derecho propietario está consolidado fuera de los 50 m.</p> | <p>Avalúo específico (ítem por ítem) a costo directo con precios actualizados al momento de la LDDV. Para establecer montos de compensación.</p> <p>En caso de familias con alto grado de vulnerabilidad, se realiza la reposición de una vivienda en igual o mejores condiciones a la existente.</p> |
|-------------------------------------|--|---|---|

Es importante explicar que en cuanto a la tenencia irregular de la tierra como se explica párrafos precedentes, el DDV en estas carreteras está saneado, por tanto es propiedad del Estado y no existe ningún otro propietario, siendo los asentados considerados poseedores.

En el proyecto CRECE de Mantenimiento Periódico por Estándares de Calidad, al no existir afectaciones, no se realizará ningún pago por concepto de compensación, sin embargo si se presentasen eventuales afectados por temática de Liberación del Derecho de Vía, la compensación se efectivizaría con cargo al presupuesto de Imprevistos dentro la estructura de financiamiento correspondiente.

Los costos de reposición se calculan en función a los precios de materiales de construcción, costos de productos agrícolas en el mercado local. El detalle en el acápite 10.2. de este mismo documento.

14. MECANISMO DE ATENCION DE QUEJAS Y DIFUSION DE INFORMACION.

La ABC ya cuenta con un Procedimiento de Atención de Denuncias, Reclamos y Sugerencias presentadas a la ABC, aprobado mediante Resolución Administrativa ABC/PRE/101/2015, por lo tanto estas actividades estarán enmarcadas en ese procedimiento.

Metodología del proceso de atención de quejas y difusión de información.

- Mapeo de Actores: Identificación de instancias representativas de la sociedad civil y pueblos indígena originario campesinos, así como los propios usuarios de la carretera.

- Construcción de rutas de implementación de los procesos de quejas o reclamos.
- Consulta e Información: Establecimiento de mecanismos de comunicación directa entre todos los involucrados en general, a través de reuniones informativas.

Información Permanente a la Comunidad

La ABC implementará un Programa de Comunicación Social y Consultas (PCSC) junto a las partes involucradas en el área de influencia del proyecto. El PCSC incluirá mecanismos para garantizar que todas las partes involucradas que sean beneficiarios del proyecto sean correctamente informadas y consultadas, que sus respectivos intereses sean considerados de manera equitativa, y que un canal continuo de intercambio de información sea establecido, incluyendo un mecanismo estructurado de manejo de reclamos. El PCSC deberá también buscar que eventuales conflictos relacionados con el impacto social de las obras sean gestionados adecuadamente.

De esta forma las personas y las comunidades estarán informadas de cada una de las etapas que se están ejecutando, a través de comunicados, reuniones y avisos por diferentes medios. En este proceso se presentarán las alternativas de solución, el personal asignado a cada actividad y la resolución de conflictos que pudiesen originarse en el transcurso del trabajo propuesto.

Sistema Atención de Consultas y Reclamos

Un procedimiento específico será adoptado para responder consultas y reclamos, relacionadas a la implantación del Plan de Reasentamiento Involuntario PR o Plan de reasentamiento Abreviado (PARA) en caso de generarse, y estará abierto hasta la conclusión del proyecto.

La **Contratista y la empresa de Supervisión** deberán implementar más de una oficina específica en distintos puntos del Proyecto (Tramos del proyecto carretero).

Se prevé que los reclamos podrán surgir principalmente de los siguientes factores:

- Errores relativos a la identificación de la población y a los predios afectados dentro del DDV.
- Desacuerdos relativos al derecho a la propiedad (herencias, divorcio).
- Desacuerdos relativos al avalúo de propiedades, terrenos y mejoras, sea con relación a las cantidades evaluadas o con relación a los valores unitarios adoptados.
- Desacuerdos relativos a otras compensaciones y beneficios.
- Problemas relativos a la forma y al periodo de compensación.

La ABC a través de la **Contratista y la empresa de Supervisión** (bajo responsabilidad de profesionales Antropólogos, Sociólogos o Trabajadores Sociales) establecerá un Comité de Atención de Consultas y Reclamos que serán responsables del análisis y de los reclamos y de las acciones para responder a ellos.

El Comité contará mínimamente con la participación de los siguientes interventores:

- Un representante de la ABC (responsable del monitoreo).
- Un miembro del Equipo Ejecutor del PR o PRA.
- Una persona que represente a las personas afectadas/afectados.
- Un especialista profesional **social de la Contratista** (responsables de atender a los afectados con consultas y reclamos).
- Un especialista profesional **social de la empresa de Supervisión** (responsables de atender a los afectados con consultas y reclamos).

Así mismo todas las consultas y reclamos serán tratadas de acuerdo con la siguiente secuencia:

- Una vez que se reciba el reclamo (debidamente registrado), cualquier solicitud de información adicional por parte del reclamante serán emitidas dentro del plazo de 10 días (oral y escrita).
- El reclamante tendrá que retornar dentro de 05 días para suministrar la información solicitada, pero podrá solicitar un período adicional de hasta 30 días basado en una justificación apropiada.
- Una vez que toda la documentación esté completa, el Comité de Atención a Reclamos notificará al reclamante respecto de su decisión dentro de 10 días.
- Caso el reclamante lo solicite, el Comité de Relaciones lo recibirá para una reunión en la cual serán explicados detalladamente los motivos de su decisión.
- En caso de persistencia del desacuerdo del reclamante, restará la opción de reclamo a través de los tribunales competentes. Esta opción es un derecho del reclamante y una decisión en este sentido no motivará la suspensión de los pagos / compensaciones con los que el Comité de Reclamos está de acuerdo.
- En el caso de que sea necesario, el Comité podrá solicitar un nuevo avalúo de los bienes a los que se refiere el reclamo.

Una vez establecido, el Comité de Atención de consultas y Reclamos se reunirá semanalmente. Sin embargo, esta frecuencia podrá ser mayor o menor dependiendo de la cantidad de reclamos registrados.

Las disputas relativas a la propiedad de tierras o mejoras que no se resuelvan amigablemente entre las partes ante la expectativa de recibir indemnización, deberán ser resueltas por tribunales competentes conforme a lo establecido por la ley. Cuando esta situación imposibilite el pago de indemnización a los afectados antes de la fecha

de afectación de su propiedad / posesión, el Comité de Reclamos deberá proponer una solución provisional para cada caso específico y someterla a la consideración de la ABC que tomará la decisión final.

Si ocurriera un mismo tipo de reclamo repetidamente (es decir, muchos reclamantes con reclamos), el Comité de Atención a Reclamos, con el apoyo de consultores especializados de la ABC, conforme sea necesario, analizará la situación y determinará si es necesario revisar los procedimientos de los cálculos de avalúo y/o de los criterios de elegibilidad para medidas de compensación y asistencia.

Enfoque de género en el sistema de Atención de Consultas y Reclamos.

Considerando que como parte de las consultas desarrolladas las mujeres han expresado sus temores en cuanto a las situaciones de vulnerabilidad que el proyecto les pueda generar como ser acoso sexual, agresión sexual, embarazos no deseados y abandonos, el sistema de Atención de Consultas y Reclamos como una medida adicional de prevención de cualquier tipo de violencia en razón de género y en el marco de la Ley No 348 Ley Integral para Garantizar a las Mujeres una Vida Libre de Violencia, está previendo la recepción de este tipo de quejas para efectuar la derivación a los SLIM (Servicios Legales Integrales Municipales) y a las Defensorías de la Niñez y Adolescencia, según el caso, manteniendo los protocolos de la instancia competente. El sistema hará seguimiento hasta que el caso sea atendido.

Aunque las empresas adoptaran medidas que eviten que los trabajadores de las empresas causen estos problemas a través de talleres de orientación y capacitación en torno a la Ley 348 Ley Integral para Garantizar a las Mujeres una Vida Libre de Violencia, el sistema de atención de quejas tendrá contemplado el mecanismo ante cualquier eventualidad.

15. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.

Durante la etapa de ejecución del proyecto carretero, la asignación de responsabilidades a los actores será la detallada a continuación:

| | Contratista | Control y Monitoreo/ Supervision | ABC |
|--|--|--|--|
| Marco de política de Reasentamiento | Implementación de las actividades de compensación o mitigación consideradas en el Marco de Política de Reasentamiento. | Seguimiento a la ejecución adecuada de las medidas de compensación consideradas en el Marco de Política de Reasentamiento. | Verificación a la implementación del Marco de Política de Reasentamiento de la carretera en su integridad. |

El cronograma para un eventual Plan de reasentamiento Abreviado, se adecuará a las necesidades del proyecto, previendo que las actividades de las personas afectadas y la vida comunitaria, se afecten lo menos posible.

16. NORMATIVA CONSULTADA

Constitución Política del Estado.

Ley de Registro de Derechos Reales.

D.S. Nº 25134 del Sistema Nacional de Carreteras.

Ley Nº 3507 de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras.

D.S. Nº28946 Reglamento Parcial de la Ley 3507.

Ley Nº 3545 Modificación de la Ley Nº 1715 Reconducción de la Reforma Agraria.

Ley Nº 165 Ley General de Transporte.

Ley del Medio Ambiente Ley Nº 1333.

D.S. Nº 24176 Reglamentación de la Ley del Medio Ambiente.

Complementaciones y Modificaciones RGGGA y RPCA.

Ley 3425 de Áridos y Agregados.

D.S. Nº 0091 Reglamento a la Ley No. 3425 de 20 de junio de 2006 Para el Aprovechamiento y Explotación de Áridos y Agregados.

Ley Nº 530 Ley del Patrimonio Cultural Boliviano.

Ley No. 031 Ley Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Ibáñez". DS Nº 29894 Decreto de Organización del Poder Ejecutivo.

ABC. Manual Ambiental para Carreteras.

ABC. Procedimiento de Conformación de Microempresas de Conservación Vial

ABC. Procedimiento de Atención de Denuncias, Reclamos y Sugerencias presentadas a la ABC.

Banco Mundial. Políticas Operacionales OP 4.12 Banco

Mundial/IFC Norma de Desempeño N° 1 IFC

Banco Mundial /IFC.Norma de Desempeño N° 5 IFC