

SISTEMA SE GESTION AMBIENTAL Y SOCIAL

PROGRAMA BO-L1209

1. Introducción

1.1. Antecedentes y Descripción del Programa

El Gobierno de Bolivia, por intermedio del Viceministerio de Transportes (VMT), solicitó al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) financiamiento para la ejecución del Programa de Infraestructura Aérea en su Etapa II (BO-1209), a fin de continuar con la ejecución de obras de expansión y mejoramiento en los aeropuertos: La Joya Andina en Uyuni y Capitán Oriel Lea Plaza en Tarija. Los objetivos de esta operación de préstamo se relacionan con contribuir a incrementar la conectividad aérea en Bolivia y mejorar los niveles de servicio de transporte aéreo en los aeropuertos intervenidos, dentro del marco del Programa de Desarrollo Aeroportuario (PDA) del Estado Plurinacional de Bolivia.¹

La Etapa II del Programa de Infraestructura Aérea será financiado como un “*programa de obras específicas*”, conformado por las obras de rehabilitación y equipamiento para los aeropuertos de Tarija y Uyuni.

El objetivo general del programa es contribuir al desarrollo de la integración regional, y de la conectividad y turismo en las regiones de Tarija y Uyuni. El objetivo específico del programa es contar con infraestructura aeroportuaria segura con capacidad operativa en las terminales para satisfacer la demanda proyectada.

El Programa se desarrollará a través de la ejecución de los siguientes componentes:

Componente 1-Obras civiles, equipos que financiará: (i) rehabilitación y mejoramiento de dos aeropuertos en Bolivia (Uyuni y Tarija) que incluyan mejoras en la pista, plataforma, franjas de seguridad, calles de rodaje, terminal, accesos, torre de control, ayudas visuales, cerco perimetral, terminal d carga para Tarija, bloques técnicos, e instalaciones complementarias; (ii) provisión de equipamientos de aeronavegación, extinción de incendios, equipamiento en terminales y de comunicación; y (iii) soluciones para adaptación de las infraestructuras para uso eficiente de agua y energía.

Componente 2-Gestión socioambiental y supervisión que financiará: (i) la preparación de planes de gestión Ambiental Salud y Seguridad Ocupacional; (ii) adquisición de terrenos; (iii) supervisión técnica y socioambiental de las obras.

Componente 3-Desarrollo de capacidades que financiará: (i) Estudio de mercado para identificar nuevas rutas internacionales, (ii) Adaptación de la terminal de Uyuni con criterios de Etno ingeniería; (iii) Estudio del ecosistema de carga en el transporte aéreo para la gestión eficiente en el sector; (iv) actualización del Plan Nacional de Navegación Aérea; (v) Plan Nacional de Desarrollo Aéreo; (vi) Estudio para la viabilidad de combustibles sostenibles para la aviación (SAF); (vii) Estudio para la elaboración del Plan de aeródromo para aplicar a la certificación; (viii) Diagnóstico de la infraestructura y los recursos de ciberseguridad actuales, y plan de implementación; (ix) Diagnóstico de género en el sector aéreo mitigación de potenciales

¹ <https://www.iadb.org/es/project/BO-L1209>, BID 2022

amenazas a la ciberseguridad; (x) Plan de negocios para el desarrollo de actividades de las comunidades indígenas en los aeropuertos; (xi) Capacitaciones en: Género, inclusión de PcD, ciberseguridad, fortalezas empresariales para PYMES, mantenimiento de aeródromos, (xii) Monitoreo para la transparencia en obra pública, (xiii) Herramientas y aplicaciones tecnológicas.

También se contará con un componente de **Administración-auditorías**, que comprenderá los financiamientos de auditoría, evaluaciones, gestión operativa, ambiental, personal de la UTA, así como gastos asociados a supervisión remota y de campo y fiscalización.

Aeropuerto La Joya Andina de Uyuni

El Aeropuerto “La Joya Andina” (IATA: UYU, ICAO: SLUY) está situado en las cercanías del SALAR DE UYUNI, a 2,8 Km al noroeste de la ciudad de UYUNI, capital de la provincia Quijarro en el Departamento de Potosí, en el suroeste del Estado Plurinacional de Bolivia. El aeropuerto tiene una elevación promedio de 3.665 metros sobre el nivel del mar, fue inaugurado el 11 de julio de 2011 y actualmente atiende fundamentalmente tráfico doméstico con la línea estatal BOLIVIANA DE AVIACIÓN (BOA) y operadores turísticos privados, siendo a la fecha administrado por NAABOL (antes AASANA)².

El aeropuerto cuenta con una pista asfaltada, la segunda mayor de Bolivia; cuenta además con dos plataformas y un edificio terminal construido sobre aproximadamente 2.000 metros cuadrados, sistema de iluminación en toda la pista y sistema de comunicaciones en una torre de control. La pista no presenta daños o fatiga alguna, al contrario, las condiciones físicas de la pista y la iluminación de la misma tienen un buen estado. Los predios donde actualmente opera el Aeropuerto de Uyuni están titulados a nombre de las Fuerzas Armadas de la nación que han obtenido las tierras cedidas por la TCO (Tierras Comunitarias de Origen) Tolapampa del Ayllu Aransaya y Urinsaya (ACCIONA – AIRIA, 2017)³.

El Programa, en su fase II, en este aeropuerto espera financiar actividades tales como: obras civiles, incluyendo la mejora de pistas, plataformas, calles de rodaje, terminales, accesos, torres de control, servicios aeroportuarios y ayudas a la navegación y aproximación; supervisión técnica y ambiental de las obras; planes de viabilización socio ambiental; acciones de fortalecimiento institucional; entre otras orientadas a promover su exitosa ejecución.

Actualmente el Aeropuerto la Joya Andina de Uyuni, cuenta con Licencia Ambiental – Certificado de Dispensación 051201-06_CD_C3-125/2008 Categoría III, emitido por la Secretaría Departamental de la Madre Tierra del Gobierno Autónomo Departamental de Potosí, el 14 de noviembre de 2008 y también cuenta con Licencia para Actividades con Substancias Peligrosas (LASP), pero está última requiere una actualización. Adicionalmente, se han identificado al interior del perímetro de aeropuerto actividades de servicio (como el abastecimiento de combustibles) de la que debe confirmarse la existencia de licencia ambiental.

Adicionalmente, el proyecto ***de mejoramiento y ampliación del aeropuerto La Joya Andina de Uyuni***, también cuenta con licencia ambiental como proyecto (Certificado de Dispensación: CDC3 051201 06-CD-C3-010/2017), emitida por la Secretaría Departamental de la Madre Tierra, del Gobierno Autónomo Departamental de Potosí, el 20 de febrero de 2017.

² El Gobierno nacional del Estado Plurinacional de Bolivia, decidió suprimir la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) y crear mediante Decreto Supremo N° 4630, en diciembre de 2021, la entidad de Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL).

³ Estudio de Diseño de Preinversión del Aeropuerto “La Joya Andina” de la Ciudad de Uyuni – Potosí (ACCIONA – AIRIA, 2017).

Aeropuerto Cap. Oriel Lea Plaza en Tarija

El aeropuerto "Capitán Oriel Lea Plaza" está ubicado en el Departamento de Tarija, en las coordenadas 21°32'53.90" de Latitud Sur y 64°42'34.54" de Longitud Oeste, enclavada a 1.924 m., de altitud, cerca del nacimiento del río Grande de Tarija, en la parte meridional del país siendo a la fecha administrado por NAABOL (antes AASANA)⁴ y actualmente atiende fundamentalmente tráfico doméstico con la línea estatal BOLIVIANA DE AVIACIÓN (BOA).

El actual aeropuerto de Tarija está declarado como un aeropuerto para operaciones instrumentales de "No Precisión" de Clave de Referencia "4C". Este aeropuerto cuenta con una sola pista con orientación 13-31 y con una longitud física de 3.050 metros. Adicionalmente, se dispone de dos calles de rodaje a 45° que sirven de conexión a la plataforma de aviación comercial, asimismo cuenta con una plataforma de espera adjunta a una calle de rodaje (EUROESTUDIOS – BELMONTE INGENIEROS, 2017).

En la actualidad el aeropuerto "Oriel Lea Plaza" de la ciudad de Tarija, presenta un acentuado deterioro de su infraestructura tanto del lado aire⁵, como del lado tierra, es decir tanto del área de movimiento de aeronaves (pista, calles de rodaje, franjas de pista, sistema de drenaje, plataforma de estacionamiento de aeronaves), como de las áreas de atención a pasajeros y carga (Edificio Terminal de Pasajeros y otras áreas de servicios). Esto requiere que sea necesario desarrollar un plan de ampliación, reestructuración y mejoramiento de los subsistemas aeroportuarios, acorde con la demanda prevista (EUROESTUDIOS – BELMONTE INGENIEROS, 2017).

En el contexto anterior, para el aeropuerto Cap. Oriel Lea Plaza de la ciudad de Tarija, las inversiones comprenden el recapamiento de la pista en toda su longitud con un espesor variable de entre 5 a 12 cm, la ampliación de los márgenes de la misma de 7,50 m a cada lado, la ampliación de la plataforma de aeronaves en 9.000 m², la construcción de una nueva calle de rodaje paralela en 200 m de longitud, la reposición de todo el balizamiento del área de movimiento, un nuevo sistema de balizamiento de aproximación, la modernización y renovación de todos los equipamientos de instalaciones de apoyo para Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL) y una nueva terminal de pasajeros que se acomode a las necesidades y demandas del aeropuerto.

Actualmente, el ***aeropuerto Cap. Oriel Lea Plaza en Tarija***, no cuenta con licencia ambiental para las instalaciones existentes (DAA) y tampoco cuenta con Licencia para Actividades con Sustancias Peligrosas (LASP), por lo que deberá iniciar un proceso de adecuación ambiental a la brevedad posible.

Adicionalmente, se han identificado al interior del perímetro de aeropuerto actividades de servicio (como el abastecimiento de combustibles) que cuentan con licencia ambiental, de acuerdo con el siguiente detalle: Declaratoria de Adecuación Ambiental No. 060101-04-D.A.A. - 70-010, emitida por la Secretaría de Recursos Naturales y Medio Ambiente del Gobierno Autónomo Departamental de Tarija, para la "*Estación de Transferencia de Combustible del Aeropuerto Cap. Oriel Lea Plaza Tarija - Bolivia*", en fecha 17 de septiembre de 2010, homologada por la AACN en fecha 7 de febrero de 2011.

⁴ El Gobierno nacional del Estado Plurinacional de Bolivia, decidió suprimir la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) y crear mediante Decreto Supremo N° 4630, en diciembre de 2021, la entidad de Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL).

⁵ En general, el lado aire se define como todas aquellas áreas que se relacionan con las operaciones de las aeronaves y de todo lo que se mueve alrededor de éstas; el lado tierra se define como el área que corresponde a los servicios giran alrededor de los pasajeros y la carga aérea.

1.2. Marco Conceptual

1.2.1. Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS)

Un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) es un marco formal para mejorar el desempeño socioambiental y desarrollar los proyectos de forma más eficiente. Un sistema de gestión ambiental es una poderosa herramienta para reducir la contaminación, reducir la generación de residuos, mitigar los impactos sociales y en términos generales mejorar la eficiencia de los proyectos, sin sacrificar los beneficios.

Con el fin de promover un adecuado desempeño socioambiental en los proyectos que financia el Para el BID, un Sistema de Gestión Ambiental (SGA) está diseñado para mejorar la gestión de los componentes ambientales y sociales de un proyecto, y por lo tanto su calidad y desempeño general. Al mismo tiempo, un SGA ayuda a que un proyecto cumpla con las normas ambientales y sociales nacionales e internacionales. Una característica importante es que ayuda a estandarizar la metodología, herramientas y procedimientos de gestión ambiental y social en una institución⁶. BID, bajo su nuevo Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) el banco exige que sus prestatarios tengan un SGAS adecuado, que vaya acorde con el nivel de riesgo y de impacto de los proyectos, de conformidad con los requisitos establecidos en la Norma de Desempeño Ambiental y Social 1 (NDAS 1).

La NDAS 1 exige a los prestatarios la elaboración de un SGAS específico para el proyecto que cuente con un enfoque metodológico que asegure la gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales de una manera estructurada, sistemática y constante. Un SGAS eficaz es un proceso dinámico y continuo en el que el prestatario pone en marcha y respalda, y que implica una colaboración entre este, sus trabajadores, contratistas, proveedores y otras partes interesadas. Por otra parte, un SGAS adecuado está alineado con la escala y la naturaleza de los proyectos y promueve un desempeño ambiental y social sólido y sostenible, con mejores resultados financieros, ambientales y sociales⁷.

La NDAS 1 establece que un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) eficaz es un proceso dinámico y continuo, que pone en marcha y respalda al prestatario, e implica una colaboración entre el prestatario, sus trabajadores, las personas afectadas por el proyecto, y cuando corresponda, otras partes interesadas.

Un **Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS)** ayuda a las organizaciones a integrar sus objetivos socioambientales en los proyectos, a través de un conjunto de procesos replicables y claramente definidos.

El SGAS es una herramienta que históricamente ha tenido mucho éxito en el sector privado, pero también ha sido demostrada su aplicabilidad al sector público para mejorar el desempeño socioambiental sin que sea considerada una herramienta compleja ni costosa porque en realidad, muchos de sus elementos ya existen en la práctica y lo que hace falta es organizarlos de forma integral en los proyectos para permitir un manejo adaptativo en la etapa de ejecución, logrando así una mejora en el desempeño socioambiental y agregando valor a la reputación de la organización⁸.

⁶ <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/help-help-que-es-un-sistema-de-gestion-ambiental-y-como-podria-ayudarte/>

⁷ <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/mpas-sistema-de-gestion-ambiental-y-social/>

⁸ <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/mpas-sistema-de-gestion-ambiental-y-social/>

1.2.2. Elementos Clave de un SGAS

En las siguientes figura y tabla se describen los siete elementos clave de deben ser incorporados en un SGAS, los cuales deberán ser proporcionales a la magnitud del proyecto y a sus riesgos e impactos ambientales y sociales esperados:



Figura 1: Elementos Clave de un SGAS, según la ND1 del MPAS del BID.

Fuente: <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/mpas-sistema-de-gestion-ambiental-y-social/>

Tabla 1: Siete elementos clave de un SGAS, según la ND1 del MPAS del BID.

ELEMENTO	ALCANCE/CONTENIDO
Marco ambiental y social específico según el proyecto	Establece los objetivos y principios socioambientales para guiar el proyecto y lograr un desempeño sólido. También resume los procesos socioambientales aplicables, así como la estructura y el funcionamiento del SGAS del proyecto. Establece la “hoja de ruta” y, como tal, es complementario y está interrelacionado con los otros componentes del SGAS. En el marco se indicará quién, dentro de la organización del prestatario, será responsable de su ejecución. El prestatario comunicará el marco a todos los niveles pertinentes del proyecto.
Identificación de riesgos e impactos	De acuerdo con el tipo, el tamaño y la ubicación del proyecto. En el proceso se considerarán todos los riesgos e impactos ambientales y sociales pertinentes del proyecto, que pueden ser directos, indirectos o acumulativos. El alcance de dicho proceso vendrá dado por la aplicación de la jerarquía de mitigación, acorde con las buenas prácticas internacionales en el sector correspondiente. Por otra parte, la naturaleza dinámica del desarrollo de un proyecto debe ser reconocida e integrada en el proceso de identificación de riesgos e impactos ambientales y sociales, siendo necesarias herramientas de evaluación adecuadas para identificar los riesgos e impactos, como análisis de alternativas, estudios de antecedentes, análisis ambientales y sociales, auditorías,

ELEMENTO	ALCANCE/CONTENIDO
	encuestas, estudios especializados y consultas con especialistas técnicos.
Programas de gestión	Que incluyan medidas de mitigación para abordar los riesgos e impactos ambientales y sociales que se hayan identificado en el proyecto. Los programas pueden consistir en una combinación documentada de procedimientos operativos, prácticas, planes y convenios legales existentes entre el prestatario y terceros, en los que se aborden medidas de mitigación relativas a impactos específicos. En los programas de gestión se establecerán planes de acción ambiental y social que definirán los resultados deseados y las acciones, las cuales serán proporcionales a los riesgos e impactos del proyecto y tendrán en cuenta los resultados del proceso de interacción con las partes interesadas.
Capacidad y competencia	A través de una estructuración organizativa que defina las funciones, responsabilidades y facultades para la aplicación del SGAS. Este elemento incluye los recursos humanos y financieros, el compromiso gerencial y administrativo, y el personal del prestatario responsable de la implementación del proyecto.
Preparación y respuesta ante situaciones de emergencia	Para atender adecuadamente situaciones accidentales y de emergencia vinculadas con el proyecto que puedan perjudicar a las personas o al medio ambiente. Es importante asegurar un proceso participativo con los organismos gubernamentales locales en sus preparativos para responder eficazmente a situaciones de emergencia.
Participación de las partes interesadas	Mediante un análisis de las personas afectadas por el proyecto, así como de aquellas partes no afectadas directamente pero que tienen interés en el proyecto, como autoridades nacionales y locales, proyectos vecinos u organizaciones no gubernamentales. Con este elemento se definen los procesos de consultas, mecanismos de reclamación y de divulgación de la información, entre otros. La participación de las partes interesadas es un proceso continuo e iterativo mediante el cual el prestatario o el proyecto facilita una interacción bidireccional con dichas partes.
Seguimiento y evaluación	según los riesgos e impactos ambientales y sociales del proyecto y los requisitos de cumplimiento. Este elemento es el principal medio con que cuenta el prestatario para controlar y evaluar el progreso en la implementación del proyecto y sus programas de gestión, incluyendo la adaptación del SGAS a las condiciones reales durante la etapa de ejecución.

Fuente: <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/mpas-sistema-de-gestion-ambiental-y-social/>

Lo anterior permite establecer que, un SGAS robusto bajo el nuevo MPAS del BID identificará y evaluará los aspectos socioambientales de las operaciones que financia, teniendo en cuenta no sólo la normativa nacional aplicable sino también los estándares internacionales que sean más exigentes que la normativa nacional. Por ejemplo, tendrá en consideración la resiliencia a amenazas naturales y al cambio climático, la protección para personas y grupos en situaciones de vulnerabilidad, los mecanismos de reclamación a nivel de proyecto, la realización de consultas públicas adicionales, o el manejo de los riesgos e impactos a la salud y seguridad de la comunidad⁹.

La adopción de un enfoque sistemático mediante la implementación de un SGAS promueve que la gestión de riesgos ambientales y sociales en los proyectos del BID sea integral, adaptativa y que vaya en consonancia con los objetivos del nuevo Marco de Política Ambiental y Social, garantizando así su sostenibilidad. Pero para ello es clave que el SGAS se perciba no solo como un requisito, sino como una herramienta que proporciona un valor añadido a los proyectos¹⁰.

⁹ <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/mpas-sistema-de-gestion-ambiental-y-social/>

¹⁰ <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/mpas-sistema-de-gestion-ambiental-y-social/>

La preparación de la operación BO-L1209, que incluye el proyecto de mejoramiento y ampliación del aeropuerto de Uyuni, en cumplimiento al nuevo Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del BID y su norma de desempeño (ND1), requiere el desarrollo de un SGAS que incluya la descripción de los elementos descritos anteriormente, siempre en una adecuada proporción a la magnitud de las obras de intervención y los riesgos e impactos anticipados.

En el contexto anterior, se ha preparado el presente documento de Sistema de Gestión Ambiental y Social que está organizado en los incisos a continuación desarrollados que describen los elementos a ser considerados por la unidad ejecutora y los operadores de los aeropuertos en todas las fases de implementación del Programa.

2. Componentes del SGAS del Programa BO-L1209

2.1. Marco Ambiental y Social específico para el Programa

2.1.1. Objetivos, Principios y Metas

El objetivo general del SGAS es orientar a las entidades ejecutoras, contratistas, funcionarios, consultores, técnicos y todos los demás actores involucrados con el Programa de Infraestructura Aérea Fase II (BO-L1209) en todas las etapas de los proyectos (construcción, operación, mantenimiento y cierre) para lograr que las actividades, productos y servicios que puedan generar impactos, se ejecuten en forma ambiental y socialmente sostenible.

El SGAS es el instrumento de gestión ambiental y social en el que se presentan una serie de metodologías, herramientas y procedimientos de gestión socio-ambiental, que permiten asegurar la sostenibilidad de los proyectos que financiara el Programa, desde el punto de vista ambiental y social, al mismo tiempo que se cumplen con los requisitos de la legislación ambiental nacional y las normas de desempeño (NDAS) del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del BID.

Entre los objetivos específicos del SGAS se pueden incluir los siguientes:

- ✓ Presentar los principales aspectos ambientales y sociales a ser considerados en la preparación, evaluación, estructuración, ejecución y operación de los proyectos a financiar con el Programa y definir el alcance y objetivo de las Políticas y Salvaguardias Ambientales y Sociales del BID y de la Legislación ambiental y social vigente en Bolivia, para evaluar su cumplimiento.
- ✓ Potenciar los impactos positivos y reducir los posibles impactos negativos que puedan generar los proyectos financiados por el Programa, así como identificar y mitigar sus posibles riesgos ambientales y sociales.
- ✓ Presentar los conceptos básicos y procedimientos a ser aplicados en la evaluación ambiental y social de los proyectos del Programa, así como las metodologías y herramientas de gestión que deberán ser aplicadas para asegurar una adecuada gestión ambiental y sociocultural a lo largo del “ciclo de proyecto”.
- ✓ Orientar sobre los contenidos básicos de los Planes de Gestión Ambiental y Social – PGAS, de acuerdo a las especificidades y responsabilidades de la gestión socio-ambiental, e identificar los instantes claves donde se deberá registrar o desarrollar cada una de las herramientas diseñadas, así como sus necesidades de actualización y complementación.

Para lograr lo anterior y a través de sus máximas autoridades, las entidades ejecutoras y a través de ellas los demás actores involucrados manifiestan su total compromiso y conformidad con el desarrollo de las actividades del Programa en un marco de sostenibilidad social y ambiental guiado por el MPAS y las NDAS del BID, así como buenas prácticas internacionales recomendadas por la Corporación Financiera Internacional (IFC) y/o las guías sobre medio ambiente, salud y seguridad del Grupo Banco Mundial/IFC, incluyendo, pero no limitándose al respeto de los siguientes principios y metas:

Prevención de la contaminación y eficiencia de recursos: Promover las buenas prácticas industriales y estrategias para lograr la eficiencia en el uso de recursos a fin de minimizar los residuos y la contaminación en sus actividades/operaciones considerando que este enfoque, cuando se combina con programas de mejora continua, también puede resultar en más eficiencia y mayor rentabilidad.

Mitigación del cambio climático y desarrollo con bajas emisiones de carbono: La mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo son aspectos prioritarios de las inversiones y actividades de asistencia técnica del BID en la región, por lo que se favorecerá en el desarrollo de actividades y operaciones el uso de tecnologías con bajas emisiones de carbono y eficiencia energética.

Biodiversidad, servicios ecosistémicos y zonas protegidas: Las actividades y proyectos se ejecutarán comprometidas con la protección, conservación, gestión y uso sostenible de la biodiversidad, los recursos naturales y los servicios ecosistémicos, incluyendo medidas para salvaguardar hábitats esenciales y, cuando sea posible, proteger y mejorar los hábitats naturales, la biodiversidad y los servicios ecosistémicos que estos apoyan.

Aspectos sociales, laborales y de salud y seguridad: Las actividades y proyectos se ejecutarán comprometidas con las buenas prácticas internacionales en lo tocante a todos los aspectos sociales, incluidos los derechos humanos. Esto incluye, pero no se limita, a considerar los siguientes aspectos:

- (i) consultas públicas significativas, con acercamiento a las comunidades afectadas y comunicación con las mismas, implementación de mecanismos de compensación de reclamos coherentes con los riesgos e impactos sociales y con la categoría del riesgo social y ambiental del proyecto;
- (ii) buenas relaciones y prácticas laborales, incluido un mecanismo de compensación de reclamos para los trabajadores según los principios fundamentales y otras convenciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT);
- (iii) buenas condiciones de trabajo y prácticas y estándares de salud y seguridad en línea con la Norma de Desempeño Ambiental y Social 2 del BID (Trabajo y Condiciones Laborales) y con la serie de evaluación de salud y seguridad ocupacional (OHSAS) 18001;
- (iv) igualdad de género, incluso evitando la exclusión por género en el lugar de trabajo, en las consultas públicas y de forma coherente con la ND 9 del BID (Igualdad de Género);

- (v) participación e inclusión de personas con discapacidad, incluidos el acceso a entornos físicos, igualdad de oportunidad de empleo para personas con discapacidad y adhesión a los principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad;
- (vi) participación e inclusión de personas indígenas y otros grupos vulnerables, prevención y minimización de impactos adversos en los pueblos indígenas y otros grupos vulnerables de acuerdo con la Norma de Desempeño 7 del BID (Pueblos Indígenas);
- (vii) conservación del patrimonio cultural de conformidad con la Norma de Desempeño 8 del BID (Patrimonio Cultural);

2.1.2. Estructura General, Roles, Funciones y Responsabilidades

2.1.2.1. Estructura para la ejecución del Programa

De acuerdo con la misión de análisis efectuada por el BID entre el 27 de junio y el 1 de julio del presente año, la Entidad Ejecutora (EU) será el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), a través del Viceministerio de Transporte (VMT) que cuenta con la Unidad Ejecutora de Proyectos (UEP) con experiencia previa de la ejecución del préstamo 2951/BL-BO.

La UEP tendrá a cargo la gestión técnica, administrativa, financiera, de adquisiciones, ambiental y social vinculada a la ejecución (etapa de construcción). Sin embargo, debido a que los aeropuertos son propiedad del Estado Boliviano y su operación está encargada a NAABOL (Ex AASANA), la fase de operación quedará a cargo de esta última instancia en representación del MOPSV.

En la siguiente figura se esquematiza la estructura de implementación del Programa para todas sus fases dentro del "Ciclo del Proyecto".

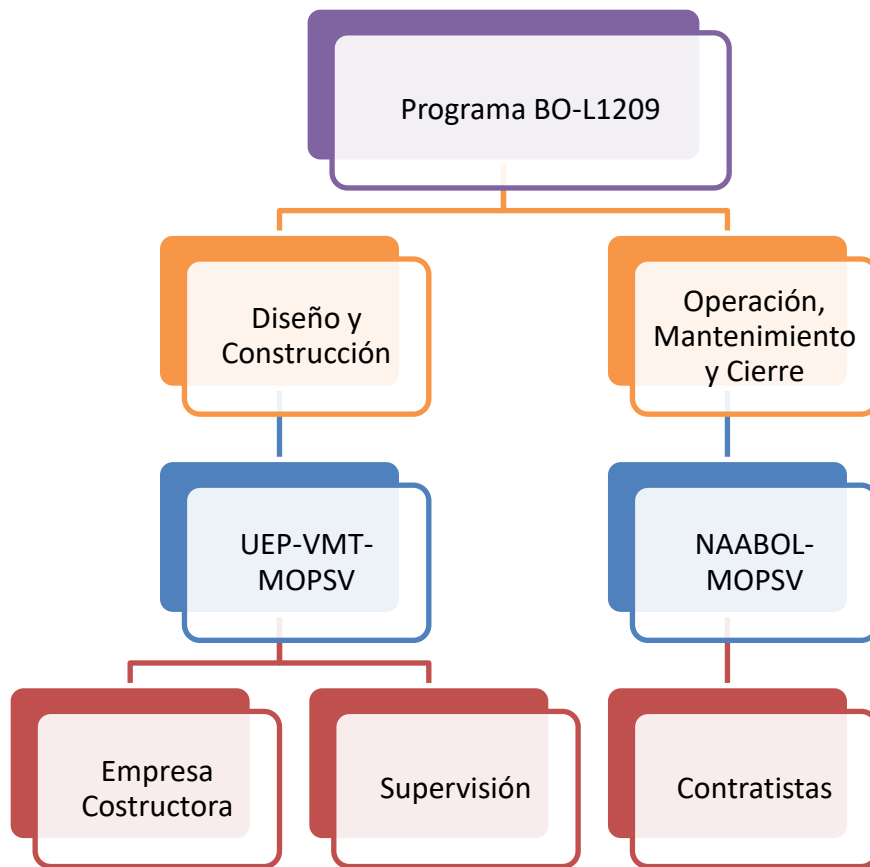


Figura 2: Estructura de Implementación del Programa para los ciclos de proyectos.

Fuente: Elaboración propia en base a información del BID, la UEP y NAABOL (2022).

2.1.2.2. Gestión Socioambiental en la Fase Pre-constructiva

La gestión ambiental y social en la etapa preconstructiva es responsabilidad del MOPSV, a través de la UEP.

En relación al diseño, como a la fecha de elaboración del presente documento ya se cuenta con los estudios de pre-inversión, es esta instancia la responsable de verificar que para cada caso se cumplan las especificaciones de los PGAS para esta etapa (diseño) y para cada Proyecto.

También deberá verificarse que los requerimientos de cada PGAS se vean reflejados en las Especificaciones Técnicas Ambientales y Sociales (ETAS) de los pliegos para todas las obras de construcción. En base a los lineamientos del pliego, la UEP en coordinación con cada Contratista (empresa constructora) deberá actualizar los PGAS antes del inicio de las obras de construcción.

La UEP también será responsable de revisar el diseño de las obras bajo el Programa, para promover la incorporación de medidas de eficiencia energética y de ahorro de agua en las instalaciones. Dentro de las posibilidades de incorporación de estas medidas, destacan:

- ✓ Iluminación eficiente (LED)
- ✓ Climatización eficiente (equipos inverter)
- ✓ Medidas de aislamiento de muros, cubiertas y aberturas

La incorporación de estas medidas de eficiencia energética y ahorro de agua se materializarán en las especificaciones técnicas particulares, que formarán parte del documento de licitación, junto con los lineamientos y especificaciones incluidos en los PGAS a nivel constructivo-, que deberán cumplir los contratistas durante la ejecución de las obras.

Las Especificaciones Técnicas Ambientales y Sociales (ETAS) incluidas en los documentos de licitación, deberán contener las cláusulas y requisitos ambientales, sociales y de seguridad y salud ocupacional necesarios, tanto generales, como específicos del Proyecto, tomando como base los lineamientos de los PGAS, y los requisitos de buenas prácticas internacionales aplicables.

Las propuestas recibidas durante el proceso de licitación de las obras deberán contener un presupuesto que contemple el costo de la implementación y cumplimiento de las medidas de mitigación ambiental, social y de seguridad y salud ocupacional que requiera el proyecto, para garantizar el cumplimiento del MPAS y las NDAS del BID, así como normativa nacional aplicable.

Los Documentos de licitación serán preparados por el UEP del MOPSV y deberán considerar, pero no limitarse a los siguientes requisitos:

- ✓ El Oferente, en su oferta, deberá incluir el presupuesto de implementación Especificaciones Técnicas Ambientales y Sociales (ETAS) del PGAS.
- ✓ El Contratista deberá contar con un responsable Ambiental y Social (RAS) y un responsable de Higiene y Seguridad (RHS) asignado a la gestión socioambiental de las obras (si fuera necesario podrán ser un único responsable). Estas personas deberán estar en obra permanentemente, tener experiencia en control ambiental y social y de higiene y seguridad de obras. Se deberá tener en cuenta que todo evento provocado por las acciones del proyecto, y que pueda afectar al ambiente, salud y la seguridad tanto de la población como de los operarios, es parte de la competencia del RAS y RHS. En caso de licencia o ausencia del cargo, el Contratista deberá designar a alguien de similares características en su reemplazo mientras dure la licencia o ausencia.
- ✓ El Contratista deberá presentar informes mensuales sobre la gestión socioambiental y de higiene y seguridad de las obras, elaborados por el RAS y/o RHS que contarán con la conformidad del jefe de obra. A su vez, la inspección deberá revisar y aprobar esos informes. Como Anexo 10 se presentan modelos de informe que la inspección podrá o no utilizar.

2.1.2.3. Gestión Socioambiental en la Fase de Construcción

Al inicio de la construcción de obras, la Empresa Contratista adjudicataria de las obras será la responsable de preparar e implementar el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), así como de tramitar y mantener vigentes todos los permisos ambientales, de seguridad y salud ocupacional, y seguros obligatorios requeridos según el marco normativo nacional aplicable, durante toda la duración de su contrato. Asimismo, será responsable de obtener las factibilidades de servicios públicos que requiera según las obras.

Antes del inicio de la obra, la UEP, en coordinación con la contratista adjudicada y la empresa responsable de la supervisión de obras, deberá desarrollar un PGAS a nivel constructivo, conforme a las especificaciones técnicas de los documentos de licitación. Este PGAS contendrá, como mínimo, los programas y subprogramas detallados en el PGAS desarrollado para cada aeropuerto durante la preparación del Programa, pero podrá ser modificado, complementado y actualizado en base a las condiciones de ejecución de las obras en cada sitio.

Una vez aprobado el PGAS a nivel constructivo, la Empresa Contratista será responsable de su cumplimiento, debiendo asegurar los medios necesarios para implementar los Programas que en su marco se formulan. Para este fin, la Empresa Contratista deberá contar con un representante técnico socioambiental, quien será el responsable de llevar a cabo la implementación del PGAS. Asimismo, la contratista debe cumplir y hacer cumplir a los operarios y subcontratistas todas las disposiciones contenidas en dicho plan, la legislación ambiental nacional, aplicable, y el MPAS y las NDAS del BID, durante todas las actividades previstas durante la ejecución de las obras a su cargo.

La Empresa Contratista y la Empresa encargada de la Supervisión de las Obras prepararán informes mensuales a la UEP del MOPSV, como parte del informe mensual de avance de obra, detallando las acciones y resultados de la implementación del PGAS a nivel constructivo. Las actividades de fiscalización, control y seguimiento del PGAS las realizará la Supervisión, la UEP del MOPSV y el BID.

En esta etapa la principal tarea socio ambiental de la UEP del MPSV será la de verificar el cumplimiento de los PGASc ejecutados por los Contratistas y que dan cumplimiento a las medidas de gestión ambiental y social de esta etapa.

Al final de la obra, la Contratista debe presentar a la UEP del MPSV un Informe Final Ambiental y Social (como parte del informe final de obra), donde se incorpore la información correspondiente a la implementación del PGAS a nivel constructivo, incluyendo los registros de implementación de planes y programas, y un informe de cumplimiento de los indicadores ambientales y sociales monitoreados durante la obra.

2.1.2.4. Gestión Socioambiental en las fases de Operación y Mantenimiento

La gestión socioambiental durante la etapa operativa será responsabilidad del MOPSV, a través de Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL) que es el organismo que tiene a su cargo la operación y/o mantenimiento de los aeropuertos que serán mejorados y fortalecidos con recursos del Programa.

Al entregar la obra se elaborará y firmará un acta de transferencia donde se establecerán cuáles serán los parámetros bajo los cuales NAABOL deberá gestionar los aspectos ambientales y sociales de los aeropuertos mejorados.

La transferencia deberá incluir el diseño y prueba de un Programa de Capacitación que difunda y promueva los modos de uso adecuados de los servicios (promoviendo su eficiencia y cuidado, alertado sobre posibles riesgos, etc.) y un Programa de Mantenimiento para el cuidado y mantenimiento de los aeropuertos, con el objetivo de maximizar los impactos positivos estimados gracias a la ejecución del Programa.

2.1.2.5. Rol del BID

El BID, a través de sus especialistas, será encargado de revisar y supervisar la implementación, por parte de la UEP y NAABOL, del sistema de gestión socioambiental requerido para el seguimiento socioambiental del Programa.

Asimismo, el BID evaluará la implementación de los PGAS y el cumplimiento de las medidas de mitigación ambiental y social allí establecidas, a fin de asegurar el cumplimiento de su MPAS y NDAS. Este seguimiento se realizará en todas las etapas del ciclo de proyecto.

2.1.3. Marco Institucional y Normativo

2.1.3.1. Marco institucional

El marco institucional relacionado con el desarrollo del Programa está definido por el Decreto Supremo N° 29894, del 7 de febrero de 2009 (estructura organizativa del Poder Ejecutivo del Estado Plurinacional), junto con la Ley 3351 de Organización del Poder Ejecutivo de 21 de febrero de 2006 y el Decreto Reglamentario de la misma (D.S. 28631 del 08 de marzo de 2006). De acuerdo con este marco normativo, el proyecto involucrará la competencia de las entidades gubernamentales del nivel nacional, regional y local que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 2: Principales actores institucionales para el sector transporte y sus atribuciones

Entidad	Máxima Autoridad	Roles y Atribuciones
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV)	Ministro (a)	El Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda (MOPSV) es responsable de la elaboración de políticas, normas y la construcción de infraestructura para el desarrollo del Sector Transportes, Telecomunicaciones y Vivienda, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo. Tiene tuición sobre la entidad de Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL), antes Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
Viceministerio de Transportes (VMT)	Viceministro (a)	Entre sus atribuciones incluye: Promover en el marco de las políticas, estrategias y planes viales la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura aérea, en el marco del interés y soberanía nacional. Proponer y promover políticas y normas para el control del espacio y tránsito aéreo a nivel nacional, así como para la construcción y el mantenimiento de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental. Promover iniciativas en los proyectos de rehabilitación, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte, en sus diferentes modalidades incluyendo la aérea.
Dirección General de Transporte Aéreo (DGTA)	Director (a)	Entre sus atribuciones incluye: Definir acciones para que, a través de la participación del sector privado y el Estado, se realice la construcción, el mantenimiento y la rehabilitación de la infraestructura aeroportuaria y otras necesarias para el sector. Ejecutar y dar seguimiento a los convenios relativos al sector de transporte aéreo. Cumplir con las funciones de contraparte técnica en la gestión de financiamiento y en la definición de su ejecución a través de las instancias competentes.

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) / Viceministerio de Transporte (VMT)
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA AEREA FASE II (BO-L1209)

Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS).

Informe Final

Entidad	Máxima Autoridad	Roles y Atribuciones
Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	Director (a) Ejecutivo (a)	<p>La Dirección General de Aeronáutica Civil, cuya sigla es DGAC fue creada mediante Ley de la República del 25 de octubre de 1947 y es un órgano autárquico de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con jurisdicción nacional; tiene autonomía de gestión administrativa, legal y económica, para el cumplimiento de su misión institucional.</p> <p>Se encuentra bajo tuición del Ministerio de Servicios y Obras Públicas a través del Viceministro de Transportes. La tuición se entenderá como la verificación del cumplimiento de las políticas, normas, misión y objetivos institucionales, así como de las metas y resultados previstos en su Programa Anual de Operaciones, conforme a la previsión contenida en el Artículo 27 de la Ley No 1178 de 20 de julio de 1990 - Ley de Administración y Control Gubernamentales concordante con el Artículo 10 del Decreto Supremo No 23318-A.</p> <p>Tiene como base legal la Ley N° 2902 - Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, concordante con la Ley No 2446 - Ley de Organización del Poder Ejecutivo y sus Disposiciones Reglamentarias.</p>
<p>Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL)</p> <p>(Antes: Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea- AASANA)</p>	Director (a) Ejecutivo (a) Nacional	<p>El Gobierno nacional del Estado Plurinacional de Bolivia, decidió suprimir la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) y crear mediante Decreto Supremo N° 4630, en diciembre de 2021, la entidad de Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL).</p> <p>A la fecha, NAABOL se encuentra en un periodo de transición y reorganización asumiendo las funciones y atribuciones de AASANA, incluyendo:</p> <p>De acuerdo a la Ley N° 412 tiene por objeto la planificación, dirección y administración de aeropuertos abiertos y al servicio público en el territorio nacional y la organización del espacio aéreo y el control de su tránsito de acuerdo al anexo 2 del Convenio de Aviación Civil Internacional.</p> <p>Mediante Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia (Ley N° 2902 de fecha 29 de octubre de 2004) se ratifica su rol en la planificación, construcción, mejoramiento y mantenimiento de los aeródromos destinados al servicio público, para lograr una adecuada infraestructura, que sea la base del desarrollo del transporte aéreo interno e internacional y la defensa nacional.</p> <p>De la misma manera, podrá estimular la construcción y funcionamiento de aeródromos privados, reservándose la dirección y organización de los servicios de protección al vuelo y de seguridad aeroportuaria en tierra.</p>

Fuente: Elaboración propia en base a la legislación vigente e información disponible en las páginas web institucionales: www.oopp.qob.bo, www.dgac.qob.bo y www.sabsa.aero

El marco institucional nacional, departamental y municipal para la gestión ambiental ha sido definido por la Ley General de Medio Ambiente (Ley No. 1333) del 27 de abril de 1992, sus reglamentos promulgados el 8 de diciembre de 1995 (D.S. 24176) y sus complementaciones y/o modificaciones correspondientes, de acuerdo al detalle que se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 3: Principales actores para la gestión ambiental en Bolivia

Entidad	Máxima Autoridad	Roles y Atribuciones
Ministerio de Medio Ambiente y Agua (MMAyA)	Ministro (a)	Es quien resuelve los recursos jerárquicos en procesos administrativos contra cualquier resolución emitida por la autoridad ambiental competente nacional (AACN) o departamental (AACD).
Viceministerio de Medio Ambiente, Biodiversidad, Cambio Climático y de Gestión y Desarrollo Forestal (VMBCCGyDF)	Viceministro (a)	Es la Autoridad Ambiental Competente a nivel Nacional (AACN), encargada de formular, definir y velar por el cumplimiento de políticas planes y programas sobre protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales. Categoriza proyectos y emite licencias ambientales para proyectos bajo su jurisdicción. Emite sanciones para procesos administrativos ambientales bajo su jurisdicción.
Dirección General de Medio Ambiente y Cambio Climático (DGMAYCC)	Director (a)	Es el brazo operativo de la AACN. Ejerce funciones de fiscalización y control a nivel nacional y otras funciones encomendadas por la AACN.
Organismos Sectoriales Competentes	Viceministro (a) del ramo ó Director (a)	Formulan propuesta de normas técnicas /límites permisibles relacionadas a su sector y políticas, planes sectoriales y/o multisectoriales de su competencia. Revisa Instrumentos de Regulación de Alcance Particular (IRAPs) para su sector y eleva informes a la AACN.
Gobernación Departamental Autónoma	Gobernador (a)	Es la Autoridad Ambiental Competente a nivel Departamental (AACD), encargada de formular, definir y velar por el cumplimiento de políticas planes y programas sobre protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales a nivel departamental. Categoriza proyectos y emite licencias ambientales para proyectos bajo su jurisdicción. Emite sanciones para procesos administrativos ambientales bajo su jurisdicción.
Instancias Ambientales dependientes de la Gobernación Autónoma (IADGA)	Secretario (a) Departamental	Es el brazo operativo de la AACD. Ejerce funciones de fiscalización y control a nivel departamental y otras funciones encomendadas por la AACD.
Instancias Ambientales dependientes de los Gobiernos Municipales (IAGM)	Director (a)	Ejerce funciones de fiscalización, control y vigilancia en el ámbito de su jurisdicción territorial. Revisa IRAPs para AOPs en su jurisdicción territorial y eleva informes a la AACD.

Fuente: Elaboración propia, en base a la normativa vigente enlistada en los párrafos precedentes.

Para el sector de Transporte, no existe un Organismos Sectorial Competente (OSC) definido por la normativa ambiental vigente.

El marco institucional nacional y departamental para la gestión de la seguridad industrial y salud ocupacional (SISO) ha sido definido por la Ley General de Higiene, Seguridad Ocupacional y Bienestar (Ley 16998) del 2 de agosto de 1979.

El Decreto Supremo N° 29894, del 7 de febrero de 2009 al redefinir la estructura organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional y junto con la Ley 3351 de Organización del Poder Ejecutivo de 21 de febrero de 2006 y el Decreto Reglamentario de la misma (D.S. 28631 del 08 de marzo de 2006), ratifican al Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social (MTEPS) como cabeza de sector y entidad reguladora para la gestión de SISO.

A nivel nacional, dentro del MTEPS, es el Viceministerio de Trabajo y Previsión Social (VMTPS), a través de la Dirección General de Trabajo, Higiene y Seguridad Ocupacional (DGTHySO) el responsable de la gestión de SISO. A nivel regional son las Jefaturas Departamentales de Trabajo (JDT) las que ejecutan las funciones correspondientes a su jurisdicción.

En la siguiente tabla se sintetizan las principales funciones de las diferentes instancias involucradas en la gestión de SISO a nivel nacional y departamental.

Tabla 4: Principales actores para la gestión de SISO en Bolivia

Entidad	Ámbito de Acción	Principales funciones relacionadas con la Gestión de SISO
Viceministerio de Trabajo y Previsión Social (VMTPS), Dirección General de Trabajo, Higiene y Seguridad Ocupacional (DGTHySO)	Nacional	Cumplir y hacer cumplir las normas laborales y sociales en el marco del trabajo digno. Promover políticas de prevención de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo; asimismo la difusión y el cumplimiento de normas laborales, de seguridad y salud ocupacional. Garantizar el cumplimiento de normas, disposiciones legales vigentes y convenios internacionales en materia laboral. Regular la planificación, organización, dirección y control de las actividades en las Jefaturas Departamentales y Regionales de Trabajo en lo relacionado a la atención de las demandas laborales de los trabajadores y de salud en el trabajo, referidos al pago de beneficios sociales, horas extras y otros, migraciones laborales y presentación de planillas y salarios, seguridad industrial, accidentes de trabajo y otros en el área de su competencia. Elaborar y poner en vigencia normas técnicas, reglamentos e instructivos en materia de su competencia. Vigilar el cumplimiento y aplicación de la legislación laboral y de salud ocupacional, seguridad en el trabajo, así como de los convenios sobre la materia, a través de las Jefaturas Departamentales, Regionales e Inspectorías.
Jefaturas Departamentales de Trabajo (JDT)	Departamental	Vigilar el cumplimiento y aplicación de la legislación laboral y de salud ocupacional, seguridad en el trabajo, así como de los convenios sobre la materia. Impulsar la creación y funcionamiento de los Comités Mixtos de Higiene y Seguridad Ocupacional en sus distritos. Aprobar los planes de Seguridad Industrial y Manuales de Primeros Auxilios.

Fuente: Elaboración propia, en base a la normativa vigente enlistada en los párrafos precedentes y a información obtenida de:
<http://www.mintrabajo.gob.bo/DGTHSO.asp>

2.1.3.2. Marco Legal Aplicable al Programa

El Programa y los proyectos que lo componen, estarán sujetos a una serie de normas relacionadas con el manejo de recursos naturales y medio ambiente. En el contexto del conjunto normativo existente la definición de medio ambiente está considerada en un sentido holístico abarcando aquellos aspectos biofísicos y socioculturales de manera integral. El marco general está determinado por la Ley No 1333 del Medio Ambiente (abril de 1992) y su reglamentación (diciembre de 1995, además de las complementaciones a la misma).

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. Los reglamentos establecen los mecanismos y procedimientos de prevención ambiental (evaluación de impacto ambiental), control de la calidad ambiental, el seguimiento ambiental, así como disposiciones relacionadas con el manejo integral y sostenible de los recursos naturales.

La Ley 1333 y sus reglamentos cuentan con regulaciones generales (Instrumentos de Regulación de Alcance General) para la gestión ambiental, de agua y efluentes, de contaminación atmosférica, residuos sólidos, sustancias peligrosas, entre otros. Los principales aspectos normativos que el proyecto deberá cumplir se describen en la siguiente tabla:

Tabla 5: Ley 1333, sus reglamentos y principales aspectos normativos

Reglamento	Aspectos Normativos	Requerimientos a cumplir
Ley de Medio Ambiente No. 1333 (Ley de 27 de abril de 1992)	La protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales, regulando las acciones del hombre con relación a la naturaleza y promoviendo el desarrollo sostenible con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población.	Informar a la autoridad competente y a los posibles afectados sobre las actividades susceptibles de generar impacto ambiental (Art. 21) Participación ciudadana (comunidades tradicionales y pueblos indígenas) (Art. 78 y 92 al 94)
Reglamento General de Gestión Ambiental (RGGA - D.S. 24176 de 8 de diciembre de 1995)	Define aspectos relativos al establecimiento de normas, procedimientos y regulaciones jurídico administrativas (las licencias y permisos ambientales), definición de competencias y jerarquía de la autoridad ambiental, instancias de participación ciudadana (Organizaciones Territoriales de Base – OTBs y otras).	Define los Instrumentos de Regulación de Alcance General y Particular (IRAP) que deben ser cumplidos, así como la obligación de informar a la AAC los impactos que puede provocar el proyecto (Art. 48 al 58) La Participación Ciudadana en los procesos de decisión particular en materia ambiental (Art. 77 y 78)
Reglamento de Prevención y Control Ambiental (RPCA - D.S. 24176 de 8 de diciembre de 1995)	Señala el marco institucional tanto a nivel nacional, departamental, municipal y 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.	Compromiso de presentación de informes (reportes de seguimiento) (Art. 32) Proyecto Categorizado categorizada, Estudios Ambientales requeridos en función a la categoría. Licencia Ambiental para actividades nuevas: Declaratoria de Impacto Ambiental (DIA) (Art. del 69 al 80) Licencia Ambiental para actividades que ya estén operando y que no cuenten con DIA (Art. 100 al 107) Licencia Ambiental para actividades en operación: Declaratoria de Adecuación

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) / Viceministerio de Transporte (VMT)
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA AEREA FASE II (BO-L1209)

Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS).

Informe Final

Reglamento	Aspectos Normativos	Requerimientos a cumplir
		Ambiental (DAA) El requerimiento de efectuar el proceso de Consulta Pública (Art. 162) Ha sido complementado y modificado por el D.S. 3549 del 2 de mayo de 2018 y el D.S. 3856 del 3 de abril de 2019.
Reglamento en Materia de Contaminación Atmosférica (RMCA - D.S. 24176 de 8 de diciembre de 1995) y Modificaciones y aclaraciones al RMCA (D.S. No 28139 de 16 de Mayo de 2005)	Define el ámbito de aplicación, el marco institucional correspondiente y los procedimientos para la evaluación y control de la calidad del aire.	Evaluación y Control de la Contaminación Atmosférica en fuentes móviles (Art. 40 – NB 62002). Evaluación y Control de Ruidos (Art. 52 y 53 – Anexo 6) Anexo 1: Límites Permisibles de Calidad del Aire Anexo 5: límites permisibles iniciales base de emisión para fuentes móviles sólo motocicletas (D.S. 28139 Art. 2) Límites Permisibles Iniciales Base de Emisión para Fuentes Móviles-Vehículos: Norma Boliviana NB 62002 del IBNORCA (D.S. 28139 Art. 2)
Reglamento en Materia de Contaminación Hídrica (RMCH - D.S. 24176 de 8 de diciembre de 1995)	Regula 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.	Descarga de efluentes en cuerpos de agua (Art. 16 al 17 – Anexo A1) Monitoreo y evaluación de la Calidad Hídrica (Art. del 30 al 33) Prevención y Control de la Contaminación y Conservación de la Calidad Hídrica (Art. 34 al 48 y 53). Sistemas de Tratamiento (Art. 54 al 62) Conservación de Aguas Subterráneas (Art. 63 al 66) Anexo A-2: Límites permisibles para descargas líquidas en mg/l
Reglamento para Actividades con Sustancias Peligrosas (RASP - D.S. 24176 de 8 de diciembre de 1995); y Aprobación del procedimiento para la obtención, actualización, renovación y adecuación de Licencia para Actividades con Sustancias Peligrosas (R.A. VMABCCGDF No 007/13 de 08 de marzo de 2013)	Señala el ámbito de aplicación y el marco institucional tanto a nivel nacional, departamental, municipal, sectorial e institucional para el registro y licencia, del manejo y generación de sustancias peligrosas.	Obtención de la Licencia para Actividades con Sustancias Peligrosas ¹¹ (Art. 15 al 27) Requerimientos para Uso de Substancias Peligrosas, incluyendo: Manejo y Generación (Art. 28 al 33 y 35) Optimización (Art. 37) Tratamiento (Art. 39 al 40) Selección y Recolección (Art. 41 al 43) Transporte (Art. 45 al 51) Almacenamiento (Art. 52 y 53) Tratamiento y Confinamiento (Art. 54 al 59)
Complementaciones y Modificaciones a Reglamentos Ambientales (D.S. Nº 28592 de 17 de enero de 2006)	Normas Complementarias al RGGA y RPCA.	Todo instrumento de regulación de alcance particular (IRAP) tiene carácter de declaración jurada (Art. 6)
Norma complementaria – modificatoria del RPCA – del RGGA y auditorías ambientales (D.S. No 28499 de 10 de diciembre de 2005).	Define los tipos de auditoría ambiental y regula el procedimiento de ejecución de las mismas.	Tipos de auditoría (Art. 6 y 7) El procedimiento de ejecución de auditorías (Art. 8 al 23)

¹¹ Sustancias de características CRETIB – corrosiva, reactiva, explosiva, tóxica, inflamable, bioinfecciosa; se encuentren éstas en estado sólido, líquido o gaseoso (RASP, 1995)

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) / Viceministerio de Transporte (VMT)
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA AEREA FASE II (BO-L1209)

Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS).

Informe Final

Reglamento	Aspectos Normativos	Requerimientos a cumplir
<p>Reglamento Ambiental para el Sector Hidrocarburos (RASH – D.S. 24335 de 19 de julio de 1996)</p> <p>Complementase el RASH (D.S. N° 26171 del 04 Mayo de 2001)</p>	<p>Regular y establece los límites y procedimientos para las actividades del sector hidrocarburos que se lleven a efecto en todo el territorio nacional, relativas a: ...transporte, comercialización, mercadeo y distribución de petróleo crudo... cuyas operaciones produzcan impactos ambientales y/o sociales en el medio ambiente y en la organización socioeconómica de las poblaciones asentadas en su área de influencia.</p>	<p>Sobre el almacenamiento de combustibles (Art. 31)</p> <p>Atención de derrames (Art. 41)</p> <p>Transporte de productos derivados de hidrocarburos (Art. 99)</p> <p>Carga y descarga de hidrocarburos (Art. 100 al 103)</p> <p>Planes de contingencia para derivados de hidrocarburos (Art. 117 al 126)</p> <p>Anexo 7: Límites máximos permisibles para suelos en función al uso actual o potencial</p>
<p>Reglamento Ambiental para el Aprovechamiento de Áridos y Agregados (D.S. N° 0091 del 22 Abril 2009)</p>	<p>Regula y establece los límites y procedimientos ambientales para la explotación de áridos y agregados, durante las fases de implementación, operación, cierre, rehabilitación y abandono de actividades.</p>	<p>Bancos y canteras: Los áridos y agregados ubicados en canteras, bancos o en cualquier parte de la superficie o interior de la tierra que no están comprendidos en el presente reglamento, se rigen por lo dispuesto en la LMA, RGGA y el RPCA, requiriendo para su explotación la autorización municipal [ver tabla 3.7 en el presente capítulo] y la consiguiente Licencia Ambiental (Disposición Final Cuarta).</p>
<p>Aprobación del documento “Mecanismo de Integración de Licencias Ambientales” (R.A. VMABCC N° 006/09 de 23 de abril de 2009) *</p>	<p>Regula la alternativa de Integración de Licencias Ambientales.</p>	<p>Evaluar la alternativa para un sólo representante legal que sea responsable de varias AOPs con sus respectivas licencias ambientales, de contar con una sola que le permita tener una mejor gestión ambiental (Art. 11, 12, 28 y 29)</p>
<p>Ley N° 755 Ley de gestión integral de residuos (28 de octubre de 2015)</p>	<p>Política general y el régimen jurídico de la Gestión Integral de Residuos</p>	<p>Responsabilidad del generador, productor, distribuidor y comerciante en la gestión integral de residuos.</p>
<p>Reglamento general de la ley N° 755 (D.S. 2954 del 19 de octubre de 2016)</p>	<p>Regula la gestión Integral de Residuos</p>	
<p>Modificaciones y complementaciones del Reglamento de Prevención y Control Ambiental -RPCA Y D.S. 28592 de 17 de enero de 2006</p> <p>(D. S. 3549 del 2 de mayo de 2018)</p>	<p>Modificaciones, complementaciones e incorporación de nuevas disposiciones al Reglamento de Prevención y Control Ambiental -RPCA</p>	<p>Presentación de EEIA en caso de ser Categoría 1 o 2 (Art. 4, parág. II), y PPM PASA en caso de categoría 3 (Art. 4, parág. III).</p> <p>Consulta pública para EEIA (Art. 4, parág. IV).</p> <p>Permisos ambientales otorgados por periodos fijos de tiempo y vinculados a la gestión de sustancias peligrosas (Art. 4, parág. V).</p> <p>Manifiestos ambientales (Art. 4, parág. VI).</p> <p>Homologación del permiso ambiental (Art. 5).</p> <p>Monitores ambientales (Art. 6 al 9).</p> <p>Actualización de la Licencia Ambiental (Art. 10, 11).</p> <p>Plan de cierre (Art 12, 13).</p> <p>Integración de LA (Art. 14 al 18).</p>

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) / Viceministerio de Transporte (VMT)
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA AEREA FASE II (BO-L1209)

Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS).

Informe Final

Reglamento	Aspectos Normativos	Requerimientos a cumplir
Listas de Nivel de Categorización de Evaluación de Impacto Ambiental - Categorías 1, 2 y 3: (R.A. VMABCCGDF N° 023/18, del 15 de junio de 2018)	Procedimiento del Formulario Nivel de Categorización Ambiental (FNCA) para categorías 1, 2 y 3 de acuerdo al Art. 4, parág. I, inciso III del DS 3549.	Procedimiento para la presentación y tiempos de revisión del FNCA para categorías 1, 2, 3 (art. 2). Indica los tiempos de revisión de FNCA para categorías 1, 2, 3, (art.2).
Listas de Nivel de Categorización de Evaluación de Impacto Ambiental - Categorías 4: (R.A. VMABCCGDF N° 024/18, del 15 de junio de 2018)	Procedimiento del Formulario Nivel de Categorización Ambiental (FNCA) para categoría 4 de acuerdo al Art. 4, parág I, inciso III del DS 3549.	Procedimiento para la presentación y tiempos de revisión del FNCA para categoría 4 (art. 3). Indica los tiempos de revisión del RNCA para categoría 4 (art.3).
Procedimiento técnico – administrativo para cambios/actualización de datos jurídicos legales en las actividades, obras o proyectos; transferencia de Licencia Ambiental, licencias ambientales integradas y su desintegración (R.A. VMABCCGDF N° 029/18, del 13 de septiembre de 2018)	Procedimiento técnico – administrativo para cambio de representante legal, transferencia de Licencia Ambiental, transferencia parcial de licencias ambientales integradas y su desintegración, actualización de datos administrativos de licencia ambiental: cambio de razón social, persona jurídica y/o cambio de denominación de las actividades obras o proyectos	Cambio de representante legal (Segundo, parág. I, inciso “a”). Transferencia de licencia ambiental total (Segundo, parág. I, inciso “b”). Desintegración de licencias ambientales (Segundo, parág. I, inciso “c”). Cambio de denominación de las actividades, obras o proyectos AOP (Segundo, parág. I, inciso “d”). Cambio de razón social (Segundo, parág. I, inciso “e”).
Certificado de exención de presentación de manifiesto ambiental según el Ar. 101 del RPCA (R.A. VMABCCGDF N° 039/18, del 08 de noviembre de 2018)	Procedimiento técnico – administrativo para obtención del certificado de exención de presentación de Manifiesto Ambiental, establecido en la disposición transitoria cuarta del D.S. 3549.	Obtención del certificado de exención (Art. 2). Emisión del certificado de exención (Art. 3).
Modificaciones al Reglamento de Prevención y Control Ambiental – RPCA aprobado por Decreto Supremo N° 24176, y modificado por Decreto Supremo N° 3549 del 2 de mayo de 2018 (D.S. 3856 del 3 de abril de 2019)	Modificaciones, complementaciones e incorporación de nuevas disposiciones al Reglamento de Prevención y Control Ambiental - RPCA	Categorización de AOPs de acuerdo a listado de AOP's Formulario de Nivel de Categorización Ambiental - FNCA (Art. 2 parág. I y IV y anexo A). Actualización de licencia ambiental (Art. 2 parág. II y III). Declaración jurada para EEIA, PPM – PASA y MA (Art. 2 parág. IV).
Versión actualizada del Reglamento del Registro Nacional de Consultoría Ambiental (RENCA) (R.A. VMABCCGDF N° 10/2019, del 4 de abril de 2019)	Regular el proceso de administración del RENCA, en el marco de los procedimientos técnico - administrativos en materia de evaluación de impacto ambiental y control de calidad ambiental.	Los IRAPs desarrollados en el marco del cumplimiento en materia de evaluación de impacto ambiental y control de calidad ambiental deberán ser elaborados por consultores ambientales sean profesionales o empresas, que deben estar registrados y habilitados en el RENCA de acuerdo al alcance de la categoría otorgada (Art. 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18).

Fuente: Elaboración propia, en base a la normativa enlistada, 2022.

*Esta norma es de carácter voluntario y no obligatorio, la opción ha sido propuesta por la autoridad nacional y depende de los representantes legales de las AOPs el considerarla.

El Programa y sus proyectos, también estarán sujetos a una serie de requerimientos normativos derivados de la aplicación de la Ley General de Higiene, Seguridad Ocupacional y Bienestar - LGHSOB (Ley 16998) del 2 de agosto de 1979 y de una serie de normas relacionadas emitidas por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social (MTEPS) como cabeza de sector y entidad reguladora para la gestión de SISO, incluyendo Resoluciones Administrativas (RA) y Resoluciones Ministeriales (RM).

El propósito de la Ley 16998 es garantizar las condiciones adecuadas de salud, higiene, seguridad y bienestar en el trabajo desprovisto de riesgos para la salud psicofísica de los trabajadores y proteger a las personas y al medio ambiente en general, contra los riesgos que directa o indirectamente afectan a la salud, la seguridad y el equilibrio ecológico.

El marco legal esta complementado por diferentes normas correspondientes al campo ocupacional/laboral, entre las que destacan las siguientes: Ley General del Trabajo – LGT, del 8 de diciembre de 1942 y su reglamento - RLGT; Ley 1956, Código de Seguridad Social – CSS, del 14 de diciembre de 1956 y su reglamento – RCSS y la Ley 1732, Ley de Pensiones – LP del 29 de noviembre de 1996 y su reglamento – RLP.

Los principales aspectos normativos que el proyecto deberá cumplir en materia de SISO se describen en la siguiente tabla.

Tabla 6: Principales requisitos normativos en SISO

Norma	Tema/Objeto
LGHSOB (Art. 6, Inc. 20).	Establecer y mantener Departamentos de Higiene y Seguridad Ocupacional
RM 1411/18	Desarrollo del Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo (PSST) en base a la norma técnica de seguridad NTS-009/18 – Norma para la presentación y aprobación del PSST. El documento debe elaborado por personal Profesional y/o Técnico del Departamento de Higiene y Seguridad Ocupacional de la Empresa, o por otros relacionados con la materia, que esté inscritos en el Libro de Registro de Profesionales y Técnicos de la Dirección General de Trabajo, Higiene y Seguridad Ocupacional dependiente del MTEPS; el PSST deber ser presentado a dicha instancia y aprobado por la misma.
RM 551/06 RA 651/07	Contar con Reglamento interno de trabajo.
LGHSOB (Art. 30); RA 496/ 04 (Art. 5)	Constitución de uno o más Comités Mixtos de Higiene y Seguridad Ocupacional
LGHSOB (Art. 6, Inc. 25); LGT (Art. 85); RLGT (Art. 85 al 88); CSS (Art. 30); RCSS (Art. 119); RLP (Art. 50 Inc. d); RLP (Art. 51); CS (Art. 64)	Registro de denuncia de los accidentes de Trabajo según formulario de las AFP ante la Dirección General de Trabajo, Higiene Y Seguridad Ocupacional
LGHSOB (Art. 6, Inc. 24)	Programa de capacitación y muestra de registros de capacitación a trabajadores en SySO
LGHSOB (Art. 80)	Dotación de ropa de protección a los trabajadores que desarrollan labores a la intemperie

Norma	Tema/Objeto
LGHSOB (Art. 91)	Reglamento interno de lucha contra incendios aprobado por la autoridad competente, para lugares de trabajo que por su naturaleza presenten mayores riesgos de incendios
LGHSOB (Art. 324)	Dotación de EPP para el personal expuesto a ruidos y vibraciones

Fuente: Elaboración propia, en base a la normativa enlistada

2.1.4. Normas de Desempeño Ambiental y Buenas Prácticas Internacionales

El nuevo Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del BID, con sus 10 Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS), entró en vigencia el 31 de octubre de 2021. Luego de un proceso de redacción y revisión riguroso, participativo e incluyente que duró 32 meses¹².

El MPAS toma en cuenta los riesgos asociados a pandemias y epidemias, y está alineado con mejores prácticas internacionales sobre protección y conservación de la biodiversidad. Además, el MPAS incluye circunstancias específicas bajo las cuales se requiere el consentimiento libre, previo e informado de los pueblos indígenas, así como medida de gestión diferenciadas para subsecciones vulnerables de la población, incluidos los afrodescendientes, las personas con discapacidad y las personas de diferentes orientaciones sexuales y géneros, entre otras. Para garantizar una participación abierta, transparente e inclusiva durante el diseño y la implementación de los Programas y proyectos financiados por el BID. El MPAS también incluye un Estándar independiente sobre participación de partes interesadas y divulgación de información que, entre otras disposiciones mejoradas, requiere que los clientes implementen mecanismos de reclamación y rendición de cuentas a nivel de proyecto¹³.

El MPAS incluye una declaración de política que detalla el alcance del marco; además de los roles, responsabilidades y compromisos del Banco. A esta declaración de política la siguen diez Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS) que describen los requisitos para prestatarios. El nuevo marco fomenta resultados positivos a nivel socioambiental para todos los proyectos financiados por el Banco, y a su vez minimiza los riesgos e impactos negativos para las personas y para el medioambiente¹⁴.

El MPAS armoniza las políticas y directrices del BID con los estándares de otras instituciones pares y se basa en las normas de desempeño de la Corporación Financiera Internacional (CFI), adaptadas para el sector público y la región. Además, al incorporar normas sobre trabajo y condiciones laborales, permite también la observancia de los más recientes convenios e instrumentos internacionales fundamentales de las Naciones Unidas y la OIT. Asimismo, para obtener un compromiso abierto, transparente e inclusivo en torno a los programas y proyectos que financia el BID, el MPAS incluye una norma independiente de participación de las partes interesadas y divulgación de información, de acuerdo con la cual, entre otras actualizaciones, el BID requerirá mecanismos de reclamación a nivel de proyecto, de modo que los prestatarios puedan abordar rápidamente las preocupaciones y quejas compartidas por individuos y comunidades¹⁵.

¹² <https://www.iadb.org/es/mpas>

¹³ <https://www.iadb.org/es/mpas>

¹⁴ <https://www.iadb.org/es/mpas>

¹⁵ <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/tres-cosas-que-debes-saber-sobre-el-nuevo-marco-de-politica-ambiental-y-social-del-bid/>

En la siguiente figura se muestran de manera grafica y esquemática las 10 NDAS del MPAS del BID y en la siguiente tabla se incluye una breve síntesis de los alcances y requisitos relacionado con cada una de ellas.



Figura 3: Normas de Desempeño Ambiental y Social del MPAS del BID.

Fuente: <https://www.iadb.org/es/mpas>

Tabla 7: Normas de Desempeño Ambiental y Social del BID: Alcance y Síntesis de Requisitos

Norma de Desempeño Ambiental y Social	Alcance/Requisitos
NDAS 1: Evaluación y Gestión de Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales	Esta norma establece la responsabilidad del prestatario de evaluar y gestionar los riesgos e impactos ambientales y sociales (A&S) asociados con los proyectos apoyados por el Banco, para lograr resultados A&S consistentes con el resto de las normas. También establece el papel central del Sistema de Gestión A&S (SGAS) como un proceso dinámico y continuo, que debe ser implementado por el prestatario y debe contar con el compromiso y participación efectiva de las partes interesadas. El SGAS promueve un desempeño ambiental y social sostenible y puede conducir a mejores resultados financieros, ambientales y sociales. También promueve el uso de un mecanismo de reclamación eficaz para promover la rendición de cuentas y la transparencia.

Norma de Desempeño Ambiental y Social	Alcance/Requisitos
NDAS 2: Trabajo y Condiciones Laborales	El crecimiento económico mediante la creación de empleo y la generación de ingresos se debe acompañar de la protección de los derechos fundamentales de los trabajadores. La fuerza laboral es un activo valioso y las buenas relaciones entre los trabajadores y el empleador son un ingrediente esencial de la sostenibilidad de la empresa. Sin esas relaciones, puede disminuir el compromiso del trabajador y dificultar su retención en la empresa, lo que puede poner en riesgo un proyecto. En cambio, las relaciones constructivas entre los trabajadores y el empleador, sumadas a un trato justo y a condiciones de trabajo seguras y saludables, pueden generar beneficios tangibles, como aumentar la eficiencia y productividad. Esta norma alinea al BID con instituciones pares y acuerdos internacionales sobre la protección de los derechos fundamentales de los trabajadores. Esta norma promueve el trato justo, la no discriminación y la igualdad de oportunidades para los trabajadores, ofrece protección a los trabajadores en situaciones de vulnerabilidad y promueve condiciones de trabajo seguras y sanas.
NDAS 3: Eficiencia en el Uso de Recursos y Prevención de la Contaminación	Al aumentar las actividades económicas y la urbanización se suelen generar mayores niveles de contaminación del aire, el agua y la tierra y se consumen recursos finitos, lo que puede poner en riesgo a la población y al medio ambiente a nivel local regional y mundial. Esta norma describe cómo gestionar recursos, prevenir y controlar la contaminación y evitar y minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero, partiendo de la jerarquía de mitigación. La norma reconoce el impacto desproporcionado que la contaminación, tiene en los sectores más vulnerables de la población. Asimismo, reconoce el concepto y práctica de la economía circular y la recuperación de recursos, de crear u obtener productos utilizables y valiosos a partir de ciertos materiales de desecho.
NDAS 4: Salud y Seguridad de la Comunidad	Las actividades, los equipos y la infraestructura de un proyecto pueden aumentar la exposición de la comunidad a riesgos e impactos, incluyendo aquellos causados o exacerbados por las amenazas naturales y el cambio climático. Esta norma hace referencia a la responsabilidad del prestatario de evitar o minimizar los riesgos e impactos que las actividades del proyecto puedan suponer para la salud y la seguridad de la comunidad, prestando especial atención a los grupos vulnerables. También aborda la responsabilidad del prestatario de evitar o minimizar los riesgos e impactos para el proyecto mismo derivados de amenazas naturales o del cambio climático.

Norma de Desempeño Ambiental y Social	Alcance/Requisitos
	Esta norma es una mejora importante en la protección de las comunidades afectadas por el proyecto frente a una variedad de impactos adversos. Esta norma ofrece una guía sobre cómo proteger a las comunidades de la exposición a enfermedades contagiosas que podrían producirse o empeorar debido a las actividades del proyecto. También incluye disposiciones para la preparación ante emergencias y la resiliencia ante las amenazas naturales.
NDAS 5: Adquisición de Tierras y Reasentamiento Involuntario	La adquisición de tierras y las restricciones sobre el uso del suelo relacionadas con un proyecto pueden tener impactos adversos para quienes usan dichas tierras. El reasentamiento involuntario se refiere al desplazamiento físico y económico como resultado de la adquisición de tierras o las restricciones sobre el uso del suelo, cuando las personas desplazadas no tienen derecho a negarse. Para evitar empobrecer a las personas afectadas o causarles penurias prolongadas, el reasentamiento involuntario debe evitarse, pero cuando resulte inevitable, tendrá que minimizarse y aplicar medidas para mitigar los impactos adversos.
NDAS 6: Conservación de la Biodiversidad y Gestión Sostenible de los Recursos Naturales Vivos	La protección y conservación de la biodiversidad, el mantenimiento de los servicios ecosistémicos y la gestión sostenible de los recursos naturales vivos son fundamentales para el desarrollo sostenible. Esta norma se basa en la definición de biodiversidad como variabilidad de organismos vivos de cualquier fuente, incluidos, entre otros, los ecosistemas terrestres y marinos y otros ecosistemas acuáticos y los complejos ecológicos de los que forman parte; comprende la diversidad dentro de cada especie, entre las especies y de los ecosistemas. La norma busca la conservación de los cuatro tipos de servicios ecosistémicos de los que las personas obtienen beneficios.
NDAS 7: Pueblos Indígenas	La norma establece el respeto de los derechos de los pueblos indígenas. Se busca evitar, minimizar y/o compensar impactos adversos y riesgos de los proyectos, a la vez que promover beneficios y oportunidades de desarrollo en una manera culturalmente apropiada. Se reconoce que dichos pueblos pueden ser particularmente vulnerables si se afectan sus tierras y recursos naturales, o si amenazan su cultura. Bajo ciertas circunstancias, el prestatario deberá obtener el Consentimiento Libre, Previo e Informado de las comunidades indígenas afectadas. La norma resalta las condiciones especiales de ciertos pueblos, tales como los transfronterizos y en situación de aislamiento y contacto inicial. Se destaca la importancia de un relacionamiento temprano, continuo y culturalmente apropiado con los pueblos indígenas.

Norma de Desempeño Ambiental y Social	Alcance/Requisitos
NDAS 8: Patrimonio Cultural	<p>Al momento de planificar, ejecutar y operar proyectos de desarrollo, es importante evaluar los riesgos que estos podrían acarrear para el patrimonio cultural tangible e intangible. Por esto, esta norma reconoce la importancia del patrimonio cultural para las generaciones actuales y futuras y tiene el objetivo de asegurar que los prestatarios (gobiernos de la región y sus agencias ejecutoras) protejan el patrimonio cultural a lo largo del ciclo de vida del proyecto, apoyen su conservación y fomenten una distribución equitativa de los beneficios derivados de su uso. Los requisitos de esta norma se aplican al patrimonio cultural independientemente de que esté legalmente protegido o haya sido perturbado con anterioridad. Además, se contemplan requisitos adicionales en los casos en que el patrimonio cultural tenga como contexto a los pueblos indígenas.</p> <p>De conformidad con la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, esta norma de desempeño tiene el objetivo de asegurar que los prestatarios protejan el patrimonio cultural al llevar a cabo actividades en el marco de sus proyectos. Además, los requisitos de la presente norma relativos al uso del patrimonio cultural por parte de un proyecto se basan, en parte, en las normas dictadas por el Convenio sobre la Diversidad Biológica.</p>
NDAS 9: Igualdad de Genero	<p>Esta norma requiere que todos los proyectos analicen los posibles riesgos e impactos en la equidad de género y, en caso de ser identificados, adopten medidas para evitarlos, minimizarlos, mitigarlos y/o compensar los impactos negativos con mecanismos que eviten que se reproduzcan las inequidades de género.</p> <p>La norma amplía el concepto de género a su pluralidad; es decir, géneros, de tal forma que se visibilice a poblaciones de diversidades sexuales como grupos vulnerables a la violencia sexual o a la precarización socioeconómica, entre otras formas de violencia. Ésta enfatiza la identificación temprana de los riesgos.</p> <p>Esta norma reconoce que la equidad de género tiene un valor intrínseco. Es decir, no se trata únicamente de un asunto de justicia social y derechos humanos. La evidencia nos muestra la importancia de evitar, minimizar, mitigar y/o compensar a las poblaciones en situación añadida de vulnerabilidad, como son las niñas, las jóvenes, las mujeres, y las comunidades LGBTIQ+</p>

Norma de Desempeño Ambiental y Social	Alcance/Requisitos
NDAS 10: Participación de las Partes Interesadas y Divulgación de Información	Una interacción abierta y transparente entre el prestatario y las partes interesadas es un elemento clave que puede mejorar la sostenibilidad ambiental y social de los proyectos, aumentar su aceptación y contribuir sustancialmente a su elaboración y ejecución con éxito. En este sentido, esta norma es congruente con el objetivo de implementar los derechos de acceso a la información ambiental, la participación pública en el proceso de toma de decisiones ambientales y el acceso a la justicia en asuntos ambientales. Esta norma debe ponerse en práctica de forma conjunta con el resto de las normas de la política para asegurar su adecuado cumplimiento

Fuente: Elaboración Propia en base a información del BID disponible on line (<https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/mpas-marco-de-politica-ambiental-y-social-en-sintesis/> y <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/wp-content/uploads/sites/26/2021/02/MPAS-Folleto-ES.pdf>)

Para ayudar a los organismos ejecutores en la implementación del nuevo marco, el BID ha elaborado una guía para la implementación del nuevo marco y sus normas que puede consultarse de manera gratuita en línea en los cuatro idiomas oficiales del Banco (<https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=EZSHARE-2131049523-12>).

2.2. Identificación de Riesgos e Impactos

Las actividades de los proyectos que financiará el programa pueden generar impactos positivos y negativos durante las diferentes etapas del ciclo de proyecto, razón por la cual es de importancia que estos posibles riesgos o impactos sean debidamente controlados y monitoreados.

A la fecha de elaboración del presente documento, la UEP, para cada uno de los proyectos financiados por el Programa, ha desarrollado los documentos de Evaluación Ambiental y Social (EAS) y Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que permiten identificar y evaluar los riesgos e impactos ambientales y sociales y la proposición de las correspondientes medidas de mitigación planteadas para cada aeropuerto incluido en el Programa, en conformidad con los requisitos de la legislación ambiental y social nacional y de las políticas de salvaguardias del BID.

La identificación de Impactos y Riesgos Ambientales y Sociales ha sido elaborada con metodologías internacionalmente aceptadas para este tipo de evaluaciones y para las etapas de construcción (ampliación o mejora) y operación de los aeropuertos y considerando todas aquellas actividades que se ejecutarán tanto en el LADO AIRE, como en el LADO TIERRA.

En las tablas a continuación, se sintetizan los impactos y riesgos identificados para los proyectos incluidos en el Programa.

Tabla 8: Impactos y Riesgos Identificados para los proyectos del Programa en etapa de construcción (mejora y/o ampliación de los aeropuertos) LADO AIRE

FACTOR AMBIENTAL	IMPACTOS Y RIESGOS IDENTIFICADOS
Paisaje, Flora y Fauna	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Alteración del paisaje y de la flora ruderal¹⁶ y viaria¹⁷ o matorrales dispersos bajos alternados con pajonales o de plantas en cojín, en sitios intervenidos al interior del predio del aeropuerto.
Suelo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Remoción de suelo durante los trabajos de preparación del terreno. ✓ Compactación del suelo en las áreas destinadas a la ejecución de obras. ✓ Incremento en los riesgos de erosión por movimientos de tierra y/o por alteración del drenaje natural o artificial en los sitios de ejecución de obras. ✓ Generación de riesgo de contaminación del suelo por derrames de insumos y productos utilizados en la construcción. ✓ Incrementos en riesgos de contaminación del suelo por posibles derrames de combustible, lubricantes y aceites, entre otros por operación y tráfico de maquinaria pesada. ✓ Generación de residuos sólidos domésticos, por actividades diarias del personal encargado de la construcción. ✓ Generación de residuos sólidos industriales por actividades de construcción. ✓ Generación de residuos orgánicos provenientes de las actividades de limpieza y desbroce. ✓ Generación de escombros por derrumbe de construcciones existentes en el área de ampliación. ✓ Generación de lodos residuales provenientes de cámaras sépticas (pozos ciegos) en el área del aeropuerto. ✓ Cambio en el uso de suelo en zonas aledañas al aeropuerto por necesidad de implementar zonas de seguridad aeroportuaria (ampliación del terreno del aeropuerto).
Aguas superficiales y sistema de drenaje	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento en la demanda de agua para actividades de construcción. ✓ Incremento en los riesgos de inundación por alteración del drenaje natural o artificial en los sitios de ejecución de obras. ✓ Riesgo de contaminación de cuerpos de agua en zonas aledañas al aeropuerto por vertido de aguas residuales (negras y grises) por actividades diarias del personal encargado de la construcción.
Calidad del aire y ruido ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Generación de material particulado y ruido/vibraciones durante los trabajos de preparación del terreno (por remoción de suelos o por de tráfico de vehículos/equipos).

¹⁶ Planta ruderal (del latín ruderis, "escombro") es una planta que aparece en hábitat alterados por la acción del ser humano, como bordes de caminos o zonas urbanas. (Matesanz Silvia y Fernando Valladares "plantas ruderales", Investigación y ciencia 390 Marzo 2009, pág. 10 y 11)

¹⁷ Planta viaria: que se cría en los caminos o junto a los caminos. Las plantas viarias son generalmente nitrófilas, malas hierbas (G. López Gonzáles "Los árboles y arbustos de la Península Ibérica e Islas Baleares" Ed. Mundi-Prensa Madrid. Segunda Edición, 2006)

FACTOR AMBIETAL	IMPACTOS Y RIESGOS IDENTIFICADOS
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento en las emisiones de gases de combustión y de gases de efecto invernadero por operación de maquinaria pesada y circulación de vehículos de alto tonelaje.
Seguridad Industrial y Salud Ocupacional:	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento en los riesgos de generar accidentes aéreos por invasión de áreas de seguridad aeroportuaria por actividades de construcción o para almacenamiento de maquinaria e insumos. ✓ Incremento de riesgos de accidentes por incremento de tráfico durante la etapa de construcción por circulación de camiones de alto tonelaje, maquinaria y equipo. ✓ Riesgos de accidentes laborales por inadecuada práctica de higiene y seguridad industrial.
Aspectos sociales y culturales:	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Afectación de terrenos privados/comunales o áreas de espacio público colindantes al perímetro del aeropuerto para desarrollar actividades de expansión del mismo. ✓ Afectación a las actividades diarias en zonas residenciales vecinas inmediatas al perímetro del aeropuerto. ✓ Alteración temporal del espacio público por obstaculización de aceras o vías de acceso. ✓ Alteración de las actividades diarias del personal. ✓ Posibles hallazgos fortuitos o imprevistos de restos arqueológicos. ✓ Generación de empleo temporal para las actividades de construcción. ✓ Contribución al movimiento económico de la zona por utilización de servicios por los trabajadores encargados de la construcción.
Infraestructura aeroportuaria existente:	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Riesgos de afectación/alteración de infraestructura aeroportuaria existente en el lado aire.

Fuente: Elaboración Propia en base los EAS y PGAS elaborados para el Programa y disponibles en línea.

Tabla 9: Impactos y Riesgos Identificados para los proyectos del Programa en etapa de construcción (mejora y/o ampliación de los aeropuertos) LADO TIERRA

FACTOR AMBIETAL	IMPACTOS Y RIESGOS IDENTIFICADOS
Paisaje, Flora y Fauna	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Alteración del paisaje y de la flora ruderal¹⁸ y viaria¹⁹ o matorrales dispersos bajos alternados con pajonales o de plantas en cojín, en sitios intervenidos al interior del predio del aeropuerto.
Suelo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Remoción de suelo durante los trabajos de preparación del terreno. ✓ Compactación del suelo en las áreas destinadas a la ejecución de obras. ✓ Incremento en los riesgos de erosión por movimientos de tierra y/o por alteración del drenaje natural o artificial en los sitios de ejecución de obras civiles.

¹⁸ Planta ruderal (del latín ruderis, "escombro") es una planta que aparece en hábitat alterados por la acción del ser humano, como bordes de caminos o zonas urbanas. (Matesanz Silvia y Fernando Valladares "plantas ruderales", Investigación y ciencia 390 Marzo 2009, pág. 10 y 11)

¹⁹ Planta viaria: que se cría en los caminos o junto a los caminos. Las plantas viarias son generalmente nitrófilas, malas hierbas (G. López Gonzáles "Los árboles y arbustos de la Península Ibérica e Islas Baleares" Ed. Mundi-Prensa Madrid. Segunda Edición, 2006)

FACTOR AMBIENTAL	IMPACTOS Y RIESGOS IDENTIFICADOS
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incrementos en riesgos de contaminación del suelo por derrames de hidrocarburos. ✓ Generación de residuos sólidos domésticos, por actividades diarias del personal encargado de la construcción. ✓ Generación de residuos sólidos industriales generados por las actividades de construcción Generación de residuos sólidos industriales por actividades temporales de mantenimiento de maquinaria y equipo generación de lodos residuales provenientes de cámaras sépticas.
Aguas superficiales y sistema de drenaje	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento en la demanda de agua para actividades de construcción. ✓ Contaminación de cuerpos de agua en zonas aledañas al aeropuerto por vertido de aguas residuales (negras y grises) por actividades diarias del personal encargado de la construcción.
Calidad del aire y ruido ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Generación de material particulado y ruido/vibraciones durante los trabajos de preparación del terreno (por remoción de suelos o por de tráfico de vehículos/equipos). ✓ Incremento en las emisiones de gases de combustión y de gases de efecto invernadero por operación de maquinaria pesada y circulación de vehículos de alto tonelaje.
Seguridad Industrial y Salud Ocupacional	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento de riesgos de accidentes por incremento de tráfico durante la etapa de construcción por circulación de camiones de alto tonelaje, maquinaria y equipo. ✓ Riesgos de accidentes laborales por inadecuada práctica de higiene y seguridad industrial.
Aspectos sociales y culturales	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Afectación a las actividades diarias en zonas residenciales vecinas inmediatas al perímetro del aeropuerto. ✓ Alteración de las actividades diarias del personal y usuarios del aeropuerto. ✓ Alteración temporal del espacio público (vías de acceso) por obstaculización de aceras o vías de acceso. ✓ Posibles hallazgos fortuitos o imprevistos de restos arqueológicos. ✓ Generación de empleo temporal para las actividades de construcción. ✓ Contribución al movimiento económico de la zona por utilización de servicios por los trabajadores encargados de la construcción.
Infraestructura aeroportuaria existente	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Riesgos de afectación/alteración de infraestructura aeroportuaria existente en el lado tierra.

Fuente: Elaboración Propia en base los EAS y PGAS elaborados para el Programa y disponibles en línea.

De acuerdo a las tablas anteriores se puede establecer que en general los impactos esperados son los característicos para actividades de construcción de aeródromos y aeropuertos. Los más significativos son aquellos relacionados con la condición especial que tiene el aeropuerto para los cuales deben considerarse todas las restricciones y/o requerimientos especiales para uso del suelo al interior del predio en función a las normas de aeronáutica vigentes.

Resultan importantes también los impactos potenciales al suelo porque en las zonas de emplazamiento pueden existir fenómenos de erosión/inundación por lo que deben considerarse las medidas de ingeniería necesarias para controlar los procesos de erosión y los drenajes ya existentes y evitar que las actividades de construcción generen áreas de anegación o corrientes que erosionen las colindancias.

Los aspectos sociales tienen especial relevancia por la ubicación de los aeropuertos colindantes o dentro las manchas urbanas con las potencialidades de que se den procesos de expropiación o saneamiento o regularización de los derechos propietarios de los aeropuertos involucrados.

Tabla 10: Impactos y Riesgos Identificados para los proyectos del Programa en etapa de operación (operación y mantenimiento de los aeropuertos) LADO AIRE

FACTOR AMBIENTAL	IMPACTOS Y RIESGOS IDENTIFICADOS
Paisaje, Flora y Fauna	✓ Impactos a la avifauna por ocurrencia de episodios de birdstrike.
Suelo	✓ Riesgos de erosión por tareas de desbroce y mantenimiento de áreas de seguridad. ✓ Riesgos de contaminación del suelo por derrames de hidrocarburos. ✓ Generación de residuos sólidos domésticos, por actividades diarias del personal y los pasajeros que utilizan los aviones.
Aguas superficiales y sistema de drenaje	✓ Generación aguas residuales (negras y grises) provenientes de aeronaves.
Calidad del aire y ruido ambiental	✓ Emisiones de ruido ambiental por operaciones de despegue, rodaje y aterrizaje de aviones.
Seguridad Industrial y Salud Ocupacional	✓ Emisiones de ruido ocupacional por operaciones de despegue, rodaje y aterrizaje de aviones. ✓ Riesgos de accidentes laborales por incremento de tráfico por actividades de apoyo en pista. ✓ Riesgos de accidentes laborales por inadecuada práctica de higiene y seguridad industrial. ✓ Riesgo de accidentes de aeronaves. ✓ Mejoras en las condiciones de operación, cumpliendo las normas internacionales y garantizando la seguridad de las operaciones en el aeropuerto.
Aspectos sociales y culturales	✓ Generación de asentamientos ilegales colindantes al aeropuerto en torno a los nuevos terrenos habilitados ✓ Alteración de las actividades diarias de la población colindante al perímetro del aeropuerto. ✓ Generación de empleo para desarrollo de las actividades aeroportuarias. ✓ Contribución al movimiento económico de la zona por incremento de demanda de servicios.
Otros factores	✓ Incremento en el consumo de energía.

Fuente: Elaboración Propia en base los EAS y PGAS elaborados para el Programa y disponibles en línea.

Tabla 11: Impactos y Riesgos Identificados para los proyectos del Programa en etapa de operación (operación y mantenimiento de los aeropuertos) LADO TIERRA

FACTOR AMBIENTAL	IMPACTOS Y RIESGOS IDENTIFICADOS
Suelo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Riesgo de derrames de hidrocarburos en áreas de almacenamiento de combustibles. ✓ Riesgos de contaminación del suelo por derrames de hidrocarburos. ✓ Incremento en la generación de residuos sólidos domésticos. ✓ Incremento en la generación de residuos especiales (peligrosos y no peligrosos). ✓ Incremento en la generación de residuos peligrosos.
Aguas superficiales y sistema de drenaje	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento en la demanda de agua de redes públicas para el desarrollo de las actividades en el aeropuerto. ✓ Incremento en la generación aguas residuales (negras y grises) por actividades diarias del personal y los pasajeros que utilizan la terminal y otras dependencias del aeropuerto.
Calidad del aire y ruido ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento en las emisiones de gases de combustión por circulación de fuentes móviles. ✓ Incremento en las emisiones de ruido ambiental por circulación de fuentes móviles. ✓ Incremento en las emisiones de material particulado por circulación de vehículos en vías aledañas al aeropuerto.
Seguridad Industrial y Salud Ocupacional	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento de riesgos de accidentes por incremento de tráfico por circulación de vehículos livianos y motocicletas. ✓ Riesgos de accidentes laborales por inadecuada práctica de higiene y seguridad industrial en las operaciones de terminal, SSEI y otras dependencias.
Aspectos sociales y culturales	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Generación de empleo para las actividades de servicios, transporte y comercio en la terminal y otras dependencias del aeropuerto. ✓ Contribución al movimiento económico de la zona.
Otros Factores	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento en el consumo de energía.

Fuente: Elaboración Propia en base los EAS y PGAS elaborados para el Programa y disponibles en línea.

De acuerdo con las tablas anteriores, se puede establecer que se han identificado impactos característicos para la operación de aeropuertos con la envergadura que se espera tengan los aeropuertos incluidos en el Programa, luego de la ampliación/mejora.

Se ha encontrado como de relevancia el hecho de que por la existencia de hábitats naturales ricos en biodiversidad cerca y por las características propias de los ecosistemas en los que se emplazan los aeropuertos, las operaciones se desarrollan conviviendo con la riqueza de vida

silvestre, especialmente de aves y diversa fauna doméstica. En este sentido es muy importante, tanto para reducir los impactos a la biodiversidad como para garantizar las operaciones en condiciones de seguridad adecuadas, que revise, actualice y apliquen los Planes de Manejo de Fauna (silvestre y doméstica) y especialmente aves.

Para todos los impactos identificados pueden establecerse medidas de control/mitigación para reducir su magnitud y garantizar el cumplimiento de las normas ambientales vigentes.

También es importante resaltar que se han identificado impactos positivos importantes en la operación, tanto por la mejora en las condiciones seguras de operación, como en la promoción de actividades como el turismo que contribuyen a beneficiar y mejorar la calidad de vida de la población generando empleo y condiciones para generar movimiento económico.

Para cada proyecto los impactos fueron ponderados considerando las características biofísicas y sociales propias de cada sitio de emplazamiento.

Los resultados de la identificación y ponderación de impactos a permitido ratificar que el Programa se categoriza como **"Categoría B"**, es decir que incluye *"Proyectos que pueden causar impactos ambientales y sociales negativos localizados, y no relacionados con hábitats naturales críticos, limitados en número y magnitud, reversibles de corto plazo, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas"*.

2.3. Programas de Gestión Ambiental y Social

A la fecha de elaboración del presente documento, la UEP, para cada uno de los proyectos financiados por el Programa, ha desarrollado los documentos de Evaluación Ambiental y Social (EAS) y Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que permiten identificar y evaluar los riesgos e impactos ambientales y sociales y la proposición de las correspondientes medidas de mitigación planteadas para cada aeropuerto incluido en el Programa, en conformidad con los requisitos de la legislación ambiental y social nacional y de las políticas de salvaguardias del BID.

Los Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) han sido elaborados considerando la identificación y ponderación de impactos ambientales y sociales que ha determinado la necesidad de formular diferentes planes específicos en los que se han incluido las especificaciones técnicas que deben considerarse en las diferentes etapas de los proyectos, para mitigar y disminuir los impactos ambientales y sociales identificados, para las etapas de construcción (ampliación o mejora) y operación de los aeropuertos, siempre considerando todas aquellas actividades que se ejecutarán tanto en el LADO AIRE, como en el LADO TIERRA.

En las tablas a continuación, se sintetizan los programas incluidos en los Planes de Gestión Ambiental y Social para los s proyectos incluidos en el Programa.

Tabla 12: Planes de Gestión Social y Ambiental para las diferentes etapas de los proyectos incluidos en el Programa.

ETAPA	PLANES ESPECIFICOS
Etapa de construcción	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Plan de manejo de los factores paisaje, flora y fauna ✓ Plan de manejo de suelo ✓ Plan de protección de recursos hídricos (agua potable, grises, negras, pluviales) ✓ Plan de prevención y control de contaminación atmosférica y acústica ✓ Plan de gestión de seguridad industrial y salud ocupacional ✓ Plan de manejo de aspectos sociales, económicos y culturales ✓ Plan de control de infraestructura aeroportuaria existente y operaciones aéreas ✓ Plan de gestión de bancos de préstamo ✓ Plan de Gestión de áreas auxiliares (campamentos y áreas industriales) ✓ Plan de respuesta a emergencias y contingencias
Etapa de operación	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Plan de manejo de los factores paisaje, flora y fauna ✓ Plan de manejo de suelos ✓ Plan de protección de recursos hídricos (agua potable, grises, negras, pluviales) ✓ Plan de prevención y control de contaminación atmosférica ✓ Plan de gestión de seguridad industrial y salud ocupacional y acústica ✓ Plan de manejo de aspectos sociales, económicos y culturales ✓ Plan de control de infraestructura aeroportuaria existente y operación aérea ✓ Plan de respuesta a emergencias y contingencias

Fuente: Elaboración Propia en base los EAS y PGAS elaborados para el Programa y disponibles en línea.

Los Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) deben ser revisados y actualizados por los ejecutores antes del inicio de cada etapa en función a la estructura y responsabilidades definidas en el punto 2.1.2 del presente documento.

2.4. Capacidad y Competencias Organizativas

La Unidad Ejecutora de Proyectos dependiente del Viceministerio de Transporte del Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda es responsable de la planificación, gestión técnica, evaluación de los proyectos, gestión de las adquisiciones y contrataciones, ejecución física y financiera, y monitoreo y evaluación del Programa.

Debido al tipo de operación del Programa que requiere un elevado nivel de especialización en tareas de ejecución y monitoreo en múltiples áreas temáticas y geográficas, debe contar con un coordinador general que dirija la unidad y articule a los distintos especialistas de cada una de las áreas.

La Unidad deberá estar compuesta por lo menos por el siguiente personal: (i) un coordinador, (ii) un especialista en planificación y monitoreo, (iii) un especialista ambiental, (iv) un especialista social, (v) un especialista financiero, (vi) un especialista de adquisiciones y convocatorias y (viii) un especialista en aspectos aeroportuarios.

Las funciones generales de los especialistas Ambiental y Social deben incluir, sin limitarse a, los siguientes aspectos: (i) identificación, preparación, seguimiento, cierre y evaluación de los proyectos financiados con los recursos del Préstamo, desde el ámbito ambiental y de desarrollo sostenible (ii) apoyar la preparación de informes de cumplimiento de los PGAS de los proyectos financiados (iii) realizar auditorías ambientales y sociales aleatorias a los proyectos y (iv) asegurar el adecuado enfoque práctico de las acciones propuestas en los PGAS.

La dotación de recursos de la UEP debe garantizar la viabilidad del sistema de gestión ambiental y social. Dichos recursos permiten a los especialistas realizar actividades de seguimiento y monitoreo de los proyectos en sus respectivos territorios, acompañando y apoyando, cuando sea necesario, la gestión ambiental y social implantada en cada proyecto. El principal instrumento del Equipo de la UEP del Programa para realizar el seguimiento y monitoreo de cumplimiento de los compromisos son los Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y sus actualizaciones y complementaciones.

Las empresas constructoras, supervisoras contratadas por la UEP y las encargadas de la operación de los aeropuertos (NAABOL) deben contar también con profesionales ambientales y sociales responsables de la implementación del PGAS, quienes también verificarán su cumplimiento. Estos profesionales elaborarán los informes periódicos ambientales y sociales que se elevarán a la UEP para su aprobación.

Además del Equipo Ambiental y Social del proyecto, otros especialistas pueden ser necesarios para el seguimiento de aspectos específicos con impactos de magnitud o relevancia socioambiental. Esa necesidad será determinada por la UEP en la aprobación de los PGAS actualizados y complementados. La UEP igualmente elaborará los Términos de Referencia necesarios para esas contrataciones. Los integrantes del Equipo Ambiental y Social, así como otros especialistas, deben estar familiarizados con la legislación nacional y preferiblemente con el MPAS y las NDAS del Banco que deben continuar siendo incorporadas en los PGAS actualizados y complementados.

La UEP delegará en el Equipo Ambiental y Social el monitoreo de las acciones contempladas en el PGAS, pero se mantendrá como responsable ante el Programa por el cumplimiento del mismo. Para tal fin se establecerán los puntos básicos que se deberán reportar de acuerdo con las actividades de los PGAS y sus actualizaciones/complementaciones.

La UEP tendrá a su cargo la supervisión de la ejecución del PGAS sus actualizaciones y complementaciones y proveerá asesoramiento al Equipo Ambiental y Social de las empresas contratistas y supervisoras sobre temas de manejo y supervisión ambiental y social cuando éstos lo requieran.

Asimismo, como parte del fortalecimiento institucional y capacitación permanente previstos en el Programa, la UEP realizará periódicamente talleres de actualización y capacitación en materia ambiental y social en las zonas de intervención, con temas pertinentes a los proyectos financiados por el Programa.

Será responsabilidad de la UEP que su Equipo Ambiental y Social realice un Informe periódico con el detalle de las actividades y los resultados de monitoreo y seguimiento de los proyectos a su cargo, proporcionando los avances del cumplimiento del PGAS sus actualizaciones y complementaciones, reportando oportunamente cualquier contratiempo en su cumplimiento.

El equipo ambiental y social de la UEP verificará el cumplimiento del PGAS sus actualizaciones y complementaciones, realizará visitas a los proyectos en ejecución y solicitará información de los mismos como parte de su control y seguimiento de la ejecución de los PGAS, sus actualizaciones y complementaciones y elaborará informes de cumplimiento ambiental y social que se integrarán a los reportes del Programa.

2.5. Preparación y Respuesta ante Situaciones de Emergencias

Para cada Proyecto incluido en el Programa y en sus diferentes etapas (construcción: mejora y/o ampliación; operación de los aeropuertos mejorados), las entidades ejecutoras (UEP, NAABOL y sus contratistas), deberán contar con un sistema de preparación y respuesta ante situaciones de emergencia para responder de manera adecuada a situaciones accidentales y de emergencias vinculadas con el proyecto, a fin de prevenir y mitigar cualquier perjuicio para las personas o al medio ambiente, en correspondencia con los requisitos de las NDAS 2 y 4 del MPAS del BID.

Durante la Construcción

A partir de un análisis de riesgo ejecutado para las actividades específicas de construcción, la UEP y sus contratistas (empresa constructora y empresa supervisora) deberán desarrollar y aplicar un Plan de Respuesta a Emergencias y Contingencias, incluyendo, pero no limitándose a, los siguientes aspectos:

- Planificación (en coordinación con el proveedor de servicios correspondiente) del replanteo temporal de atención de servicios básicos al aeropuerto (electricidad, abastecimiento de agua, alcantarillado, redes de abastecimiento de combustible, etc.) mientras sea necesario durante la etapa de construcción.
- Planificación de mecanismos de respuesta ante la ausencia de energía y agua para desarrollar las actividades de construcción.
- Planificación de mecanismos de respuesta ante disturbios sociales en el sitio de emplazamiento.
- Planificación para atención de emergencias en caso de deslizamiento del terreno, incendios/explosiones originadas por hidrocarburos, derrames de insumos, entre otros.

En la etapa de Operación

A partir de un análisis de riesgo ejecutado para las actividades específicas de operación en cada aeropuerto, NAABOL deberá desarrollar y aplicar un Plan de Respuesta a Emergencias para contingencias, incluyendo, pero sin limitarse a, los siguientes aspectos:

- Respuesta ante accidentes aéreos
- Evacuación Médica
- Respuesta ante inundaciones por precipitaciones severas
- Combate de Incendios
- Contención de derrames y disposición final de residuos de derrames de aceites, lubricantes y combustibles que pudieran causar contaminación al suelo.

- Planificación de mecanismos de respuesta ante disturbios sociales en el sitio de emplazamiento.

Adicionalmente, NAABOL deberá contar con mecanismos para verificación periódica (simulacro anual) del correcto funcionamiento de la infraestructura prevista para emergencias: vías de escape/salvamento, salidas de emergencia, vías de circulación para peatones, red de hidrantes, luminaria de emergencia, sistema de ventilación, casetas de control, cámaras de seguridad, paneles de señalización, sistema de megafonía, drenajes de líquidos tóxicos.

2.6. Participación de las Partes Interesadas

En el MPAS del Bis, la participación de las partes interesadas es fundamental para establecer unas relaciones sólidas, constructivas y receptivas que son esenciales para la gestión acertada de los impactos sociales y ambientales de un proyecto.

En este contexto, y en concordancia con los requerimientos establecidos en las NDAS 2 al 10 del MPAS del BID, el Programa debe establecer para todos sus proyectos y en todas las fases (ciclo del proyecto) mecanismos de participación continua para las partes interesadas que sean significativos.

A la fecha de elaboración del presente documento, la UEP, para cada uno de los proyectos financiados por el Programa, ha desarrollado los documentos de Evaluación Ambiental y Social (EAS) y Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que incluyen un Plan de Consulta Pública, con el desarrollo de los siguientes puntos: análisis de las partes interesadas y planificación de los eventos de consulta y anticipación a desarrollar para la socialización de los resultados del PGAS y durante las etapas de construcción y operación de los aeropuertos ampliados/mejorados.

Los Planes de Consulta han sido elaborados considerando los requisitos para una consulta significativa, de acuerdo a la NDAS 10 del MPAS del BID, que se sintetizan en la siguiente tabla:

Tabla 13: Criterios para una Consulta Significativa

CRITERIOS DE CONSULTA SIGNIFICATIVA	APLICACIÓN EN EL PROYECTO
1. Asegurar que las diferentes partes interesadas estén representadas y participen.	Se ha realizado un mapeo de actores identificando a las instituciones gubernamentales, organizaciones indígenas y representativas del Municipio de Uyuni, para convocarlas al evento de consulta respetando su forma de organización urbano, intercultural originario.
2. Contar con suficientes recursos económicos y humanos	Se cuenta con recursos humanos y económicos a través de la Unidad Técnica Aeroportuaria para la realización de la consulta, específicamente es necesario: proporcionar refrigerio y/o transporte en caso de ser necesario, para que todos los asistentes o representantes que viven en el área dispersas y lejanas del lugar fijado asistan y sean consultados.

CRITERIOS DE CONSULTA SIGNIFICATIVA	APLICACIÓN EN EL PROYECTO
3. Transparencia y basarse en información objetiva	Es necesario proporcionar material informativo (resumen ejecutivo), a los actores claves como: Alcalde, Concejo Municipal, como a autoridades de los Ayllus, TIOCS u OTBs, para que puedan tomar decisiones y ser informados con la antelación necesaria sobre el proyecto.
4. Equitativa y no discriminatoria	Mediante la identificación de actores sociales "vulnerables", será necesario sin excepción, la participación de indígenas, mujeres y ancianos en la consulta pública, invitando formalmente y proporcionándoles medios para su transporte (en caso de ser necesario), para su efectiva participación.
5. Contar con información Previa	Previo a la ejecución del evento de Consulta será necesario proporcionar con 15 días de anticipación material impreso con el resumen ejecutivo del proyecto.
6. Los eventos de consulta respetuosos y exentos de coerción.	La asistencia al evento de consulta, será planificada de manera participativa libre de coerciones, será pública y coordinada con los involucrados.
7. Confidencialidad de la información y las partes interesadas	La actividad no aplica particularmente al proyecto, ya que toda la información es pública y de acceso irrestricto
8. Evitar la consulta sin un objetivo claro	El proyecto tiene la intención de ampliar y mejorar el aeropuerto "La Joya Andina" de la ciudad de Uyuni, con el propósito de dar condiciones de categoría internacional y comodidad de atención a los usuarios nacionales e internacionales que llegar a visitar la maravilla más grande del mundo "Salar de Uyuni". Habiendo sido aclarado y entendido por los pobladores y autoridades en el recorrido de recolección de información.
9. Mecanismo de Quejas y reclamos	En la presente consulta se establecerá puntos focales encargados de ampliar la información y recibir posibles reclamos después de la consulta relacionados con el alcance del proyecto mencionado.
10. Documentado sistemáticamente y sus aspectos relevantes tienen que ser divulgados de manera	Se prevé documentar todo el proceso a través de actas de reunión, listas de participantes, protocolos de consulta firmados, actas de consulta firmadas que en copias de los originales serán distribuidas a los dirigentes para su respectiva divulgación en las reuniones internas.

Fuente: Elaboración Propia en base los EAS y PGAS elaborados para el Programa y disponibles en línea.

La UEP deberá implementar los procesos de participación con las partes interesadas, de acuerdo con los Planes de Consulta aprobados, para garantizar que las partes interesadas (comunidades afectadas, beneficiarios y otros actores importantes) sean informadas y consultadas acerca la gestión socio ambiental del proyecto, y tengan acceso a mecanismos de resolución de conflictos (mecanismo de queja y reclamos) en todas las etapas (ciclo del proyecto).

Mediante los procesos de participación y consulta se informará sobre los proyectos, sus beneficios, los impactos ambientales y sociales que generarán y las medidas de mitigación que serán adoptadas para evitar o mitigar impactos. Asimismo, se establecerá un mecanismo que permitirá recibir y atender consultas, preocupaciones y recomendaciones de los actores afectados e interesados a fin de optimizar beneficios y prevenir riesgos y conflictos.

De acuerdo con la normativa nacional aplicable y los requisitos del BID, las instancias de consulta no serán vinculantes, pero si orientativas.

La UEP deberá considerar mínimamente los siguientes criterios para que los eventos de socialización previstos sean considerados como "*significativos*":

- ✓ Contar con una participación representativa.
- ✓ Presentar información veraz de los proyectos expresada en un lenguaje comprensible para los participantes.
- ✓ Dar posibilidad a la libertad de expresión de los participantes, garantizando posibilidades para una igualdad de género tanto en la participación como así también en la efectiva toma de decisiones.
- ✓ Generar una devolución de los resultados de la consulta en un tiempo razonable.

En el marco de la pandemia por el COVID-19 se podrán realizar también o de manera complementaria consultas públicas virtuales. Para ello se sugiere tomar en consideración el documento del BID "Planificación de consultas virtuales en el contexto de COVID-19 Orientaciones para Agencias de Gobierno y Unidades Ejecutoras de Proyectos" de Julio de 2020.

El responsable de realizar la consulta será la UEP del MOPSV y con apoyo de NAABOL, será responsable de preparar la presentación del proyecto (memoria, planos, presupuesto, entre otros) y los resultados de las evaluaciones ambientales y sociales que incluyen un resumen de los lineamientos del PGAS. La UEP se encargará de identificar las organizaciones y actores afectados e interesados en el proyecto, así como de preparar un documento con la síntesis del proyecto para ser publicado.

El MOPSV será el responsable de publicar por un plazo razonable (al menos 7 días) los documentos técnicos, ambientales y sociales, el resumen del proyecto y todo otro material de comunicación que considere relevante para lograr una difusión accesible. La difusión de la consulta será realizada en todos los medios de comunicación que se consideren relevantes, así como también se enviarán invitaciones de participación para aquellos casos en lo que se crea conveniente.

Una vez finalizados los eventos de socialización y consulta, la UEP preparará, el informe de Consulta Pública, que publicado junto con el PGAS actualizado y complementado en la etapa final de la preparación de la operación.

2.6.1. Mecanismo de Quejas y Reclamos

De acuerdo con los requerimientos de la NDAS 10 del MPAS del BID, en la etapa constructiva de todos los proyectos financiados por el Programa, debe garantizarse la existencia de un mecanismo sencillo y accesible para la manifestación de consultas, quejas y reclamos. El MOPSV, a través de la UEP será el encargado de supervisar la existencia y efectividad de tales mecanismos durante la construcción y generar reportes y análisis en función de las quejas y consultas recibidas en los aeropuertos que serán ampliados/mejorados.

También en la etapa operativa de los proyectos financiados por el Programa debe garantizarse la existencia de un mecanismo sencillo y accesible para la manifestación de consultas, quejas y reclamos. En esta etapa, el MOPSV, a través de NAABOL, será el encargado de supervisar la existencia y efectividad del mecanismo y generar reportes y análisis en función de las quejas y consultas recibidas en los aeropuertos ampliados/mejorados en operación.

2.7. Seguimiento y Evaluación

En un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS), el componente importante para la corrección y planteamiento de medidas alternativas para el logro de los objetivos, metas y en general el cumplimiento de las especificaciones técnicas y legales para el desempeño social y ambiental de los proyectos, partir de la acción y decisión de los más altos niveles de decisión de la organización, es el que se relaciona con el seguimiento y evaluación.

Este componente permite a las entidades ejecutoras contar con procedimientos para:

- ✓ Hacer el seguimiento del desempeño ambiental y social del programa y medir su eficacia, así como del cumplimiento de toda obligación legal o contractual y requisito normativo de carácter conexo.
- ✓ Registrar información para hacer un seguimiento del desempeño y establecer los controles operativos pertinentes.
- ✓ Planificar evaluaciones periódicas de la eficacia del SGAS, basadas en una recopilación y análisis sistemáticos de los datos correspondientes.

La supervisión y el monitoreo de la implementación de los PGAS y del desempeño ambiental y social de los proyectos financiados por el Programa es responsabilidad del organismo ejecutor del Préstamo MOPSV a través de la Unidad de Ejecución de Proyectos (en la etapa de construcción y puesta en marcha/transferencia) y NAABOL en la etapa de operación de los aeropuertos mejorados/ampliados.

Para tal fin, la UEP deberá realizar al menos una visita trimestral de seguimiento y control ambiental y social a cada uno de los proyectos. Con base en los resultados de las visitas, así como con base en el seguimiento hecho por la empresa constructora y supervisora, la UEP deberá realizar las siguientes acciones, durante toda la vigencia del Contrato del Préstamo:

- ✓ Notificar al Banco por escrito dentro de los 10 días de presentarse cualquier:
(i) incumplimiento material de los requerimientos ambientales y sociales del Proyecto, (ii) accidentes, impactos no previstos, o eventos significativos relacionados a aspectos ambientales o sociales del Proyecto, (iii) acciones tomadas y medidas de prevención para el futuro en relación a cualquier infracción, accidente, impacto o evento mayor en materia ambiental y social.
- ✓ Implementar actividades continuas para poner a disposición del público información ambiental y social relativa al Proyecto, mantener un sistema atención de peticiones, quejas y reclamos, y procedimientos para manejar y resolver conflictos sociales.

- ✓ Preparar y presentar al Banco un Reporte de Cumplimiento Ambiental y Social, en forma y contenido satisfactorio para el BID, que deberá elaborarse semestralmente y presentarse al Banco 30 días después de cada semestre del año calendario.

El reporte deberá incluir, como mínimo, lo siguiente:

- Certificación de un funcionario de la UEP sobre el cumplimiento del Programa con los requisitos ambientales y sociales del Banco.
- Descripción de cualquier cambio importante en la implementación de los proyectos financiados por el Programa, que pueda producir un impacto negativo sobre aspectos ambientales o sociales.
- Información sobre el desempeño ambiental y social y las actividades de los PGAS específicos de cada proyecto financiado por el Programa, incluyendo una descripción de cualquier incumplimiento con respecto a requisitos ambientales y sociales, y cualquier impacto ambiental, social, de salud ocupacional y seguridad imprevisto (ej. Accidentes) incluyendo las acciones tomadas para resolver el problema y prevenir su futura ocurrencia.
- Descripción de cualquier reclamo o acción judicial interpuesta por terceros en relación con aspectos ambientales, sociales o de seguridad e higiene.
- Descripción de los resultados de todos los programas de monitoreo (incluyendo visitas de seguimiento/supervisión internas o externas, inspecciones, etc.) y controles ambientales, sociales, y de seguridad e higiene realizados durante el periodo de reporte.
- Copias de todos los documentos tales como licencias, certificados, reportes de inspección, etc., que demuestren el cumplimiento ambiental y social del Proyecto con todas las normas, leyes y disposiciones aplicables.
- Adicionalmente, con base en los resultados de la evaluación ambiental de los proyectos, el MOPSV, a través de la UEP debe revisar anualmente los el desempeño ambiental de los proyectos financiados con recursos del Programa, con el fin de hacer los ajustes que sean necesarios para mejorar su efectividad.

El BID realizará también al menos una visita anual de seguimiento y control social y ambiental a través de ESG, consultores individuales o de firmas de consultoría con experiencia en auditoría socioambiental.

Con base en los resultados de las visitas efectuadas por el BID se elaborarán, cuando corresponda, Planes de Acción Correctiva para la definición de las acciones necesarias para corregir cualquier deficiencia identificada en un plazo pertinente a ser consensuado en base a la magnitud y seriedad de la deficiencia identificada.

El MOPSV, a través de la UEP y/o NAABOL, según corresponda, es el responsable de la implementación de los Planes de Acción Correctiva, a satisfacción del Banco.

INDICE

1.	Introducción	1
1.1.	Antecedentes y Descripción del Programa	1
1.2.	Marco Conceptual	4
1.2.1.	Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS)	4
1.2.2.	Elementos Clave de un SGAS	5
2.	Componentes del SGAS del Programa BO-L1209	7
2.1.	Marco Ambiental y Social específico para el Programa	7
2.1.1.	Objetivos, Principios y Metas	7
2.1.2.	Estructura General, Roles, Funciones y Responsabilidades	9
2.1.2.1.	Estructura para la ejecución del Programa	9
2.1.2.2.	Gestión Socioambiental en la Fase Pre-constructiva	10
2.1.2.3.	Gestión Socioambiental en la Fase de Construcción	11
2.1.2.4.	Gestión Socioambiental en las fases de Operación y Mantenimiento	12
2.1.2.5.	Rol del BID	13
2.1.3.	Marco Institucional y Normativo	13
2.1.3.1.	Marco institucional	13
2.1.3.2.	Marco Legal Aplicable al Programa	17
2.1.4.	Normas de Desempeño Ambiental y Buenas Prácticas Internacionales	22
2.2.	Identificación de Riesgos e Impactos	27
2.3.	Programas de Gestión Ambiental y Social	33
2.4.	Capacidad y Competencias Organizativas	34
2.5.	Preparación y Respuesta ante Situaciones de Emergencias	36
2.6.	Participación de las Partes Interesadas	37
2.6.1.	Mecanismo de Quejas y Reclamos	39
2.7.	Seguimiento y Evaluación	40

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Siete elementos clave de un SGAS, según la ND1 del MPAS del BID.	5
Tabla 2: Principales actores institucionales para el sector transporte y sus atribuciones	13
Tabla 3: Principales actores para la gestión ambiental en Bolivia	15
Tabla 4: Principales actores para la gestión de SISO en Bolivia	16
Tabla 5: Ley 1333, sus reglamentos y principales aspectos normativos	17
Tabla 6: Principales requisitos normativos en SISO	21
Tabla 7: Normas de Desempeño Ambiental y Social del BID: Alcance y Síntesis de Requisitos	23
Tabla 8: Impactos y Riesgos Identificados para los proyectos del Programa en etapa de construcción (mejora y/o ampliación de los aeropuertos) LADO AIRE	28
Tabla 9: Impactos y Riesgos Identificados para los proyectos del Programa en etapa de construcción (mejora y/o ampliación de los aeropuertos) LADO TIERRA	29
Tabla 10: Impactos y Riesgos Identificados para los proyectos del Programa en etapa de operación (operación y mantenimiento de los aeropuertos) LADO AIRE	31
Tabla 11: Impactos y Riesgos Identificados para los proyectos del Programa en etapa de operación (operación y mantenimiento de los aeropuertos) LADO TIERRA	32
Tabla 12: Planes de Gestión Social y Ambiental para las diferentes etapas de los proyectos incluidos en el Programa.	34
Tabla 13: Criterios para una Consulta Significativa	37

INDICE DE FIGURAS

Figura 1: Elementos Clave de un SGAS, según la ND1 del MPAS del BID.	5
Figura 2: Estructura de Implementación del Programa para los ciclos de proyectos.	10
Figura 3: Normas de Desempeño Ambiental y Social del MPAS del BID.	23